FERRO-CARRIL

DE

AREQUIPA A PUNO.

DOCUMENTOS.

LIMA

IMP. DE "EL NACIONAL" MELCHORMALO, 139.

1870.

L. CORY
385.85
F416d

Lima, Enero 19 *de* 1869.

Como por ley de 8 de Noviembre de 1864 se autorizó al Gobierno para que hiciese los estudios y trazo preliminar de las vías férreas que fuese conveniente implantar en la República, á fin de que, reconocida su utilidad y practicabilidad, procediese á la ejecucion de los trabajos; y por la de 15 del actual se le autoriza para que, conforme á las prescripciones de la citada ley, proceda á contratar la construccion de los ferro-carriles de Puno y Cuzco: persuadido como está el Gobierno de que la ejecucion de tales trabajos sería mas conveniente y de fácil realizacion, prolongando la línea férrea de Arequipa hasta los citados Departamentos, cuya obra traerá el engrandecimieuto y prosperidad de su industria, comercio y agricultura, que necesitan para su desarrollo, el medio de una pronta y fácil exportacion, se dispone: que se proceda á hacer los estudios de las referidas férreas; y en consecuencia se acepta la propuesta que hace D. Enrique Meiggs para ejecutar dichos estudios y trazo preliminar, en los mismos términos y condiciones, que se le acordaron en la suprema resolucion de 21 de Setiembre próximo pasado, para los del ferro-carril de Jauja. Pase al Ministerio de Hacienda para que mande extender la correspondien. te escritura, y ofíciese á los Prefectos de los referidos Departameutos, para que suministren á Meiggs todos los datos y facilidades, para la ejecucion de los trabajos, en cuanto esté en la esfera de sus atribuciones. Rejístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—*Galvez.*

379111
History Research Collection Baylisse 24 Apr 17 March 28, 1923.

INFORME

DEL INGENIERO EN JEFE D. JUAN L. TORNDIKE.

Mollendo, Agosto 30 *de* 1869.

Señor D. Enrique Meiggs.

Muy señor mio:

Favorecido por U. con la honrosa comision de explorar el camino de *Arequipa á Puno* y de trazar una línea para el ferro-carril que se piensa construir entre los dos mencionados puntos, dispuse y ejecuté, en compañía de los señores Guido de Vigneau y Echegaray, un reconocimiento preliminar sirviéndome del barómetro, á principios del mes de Febrero del corriente año, con el objeto de poder determinar en seguida la ruta, cuyo estudio debia emprenderse con preferencia á las demas.

Entre los dos términos de la línea, *Arequipa y Puno*, que se encuentran separados por la cadena mas ele-

vada de la cordillera de los Andes, existen tres rutas distintas, que llamaremos del *Centro*, del *Sur* y del *Norte*.

La del *Centro*, que, á primera vista parece ser la mas natural, corre por el valle del rio *Chili* y en afluente el *Sumbay*, atraviesa el portezuelo *Alto de la Cumbre* y llega hasta las *Lagunillas*, cerca de la posta de *Cachipascana*. Pero pocas observaciones barométricas bastan, sin embargo, para condenar esa vía desde su orígen y dejar demostrada su impracticabilidad. La situacion relativa de la ciudad de *Arequipa*, ó mejor dicho, de la *Estacion* terminal del ferro-carril de la Costa, comparada con la del boqueron por el cual se abre paso el rio de *Chili* entre los jigantescos cerros del *Charcani* y del *volcan Misti*, son argumentos suficientes para abandonar la idea de un trayecto en aquella direccion y en circunstancias ordinarias. El terreno se eleva en una distancia de *doce millas* 6,646 piés, es decir, de 7,554 á 14,200 piés sobre el nivel del mar, lo que equivale á uua subida de 564 piés por milla ó á un 10.6 p% aproximadamente, sin permitir una prolongacion artificial del camino, que bordeando las faldas del *Charchani* tendria que pasar por quebradas anchas de 300 á 500 piés de profundidad y á través de terrenos de la peor clase bajo todos aspectos.

Un inconveniente semejante ofrece la vía del *Sur*, la cual para llegar á la *Pampas de Ubinas* tiene que ir dando rodeos por los cerros que forman la cadena de *Pichu-pichu*, y siguiendo despues el curso del rio *Tambo*, ó de uno de sus tributarios, se remonta hasta el pié de los cerros de *Pasto Alto*, en donde están encerradas las dos *Lugunillas*. El obstáculo mas

grave que presenta esta línea, es la considerable elevacion que seria necesario vencer dentro de la corta distancia que media entre *Arequipa* y los *Portezuelos* que dividen el *valle de Tambo* y el *rio Chili*, y cuya mayor altura se pierde en las cimas de *Pichu-pichu* y del *volcan Ubinas*.

Cualquiera trayecto que se adoptase por esa vía presentaria gradientes naturales de un 8 á un 12 p%; pero aun suponiendo que se venciesen los obstáculos que opone la formacion del terreno en esa parte, siempre quedaria por realizar una tarea, cuyas dificultades se aumentan considerablemente por la naturaleza accidentada del terreno; tal es la subida del *valle de Tambo* á los empinados picos de *Pasto Alto*.

La tercera ruta, ó la del *Norte*, que pasa por *Yura* y *Uyupampa*, es bajo todos conceptos, á mi juicio, la mas ventajosa. Ella permite remontarse hasta las elevadas pampas que se extienden al N. O. del *Misti* y del *Charchani*, bajo condiciones comparativamente fáciles, considerado el carácter montañoso y quebrado del terreno en general. Y aunque el costo de la obra seria algo subido, en su ejecucion se podrán adoptar curvas de radios moderados y gradientes suaves, que influyen favorablemente en los gastos de explotacion del camino.

Las tres líneas mencionadas salvan en su trayecto todas la cumbres del *Alto de Toledo*, que se halla á 15,500 piés sodre el nivel del mar, por las que actualmente se extiende el camino postal establecido entre *Arequipa* y *Puno*, y cruzan ademas por portezuelos de ménos elevacion, como son el *Alto del Fraile* y el *Crucero*. La primera y tercera se juntan en las *Pampas*

de Cañagua, evitando asi no solamente la fuerte subida del *Alto de Toledo*, sino ademas las grandes alturas de *Pasto Alto*, y no excediendo por tanto su punto mas culminante de 14,665 piés de elevacion; miéntras que la vía de Sur, que atraviesa las *Pampas* de *Ubinas* (aunque sea rodeando el *Alto de Toledo*) tiene que cruzar forzosamente por los cerros de *Pasto Alto* en sus parajes mas elevados,circunstancia que tambien arguye en favor del trazo adoptado.

La tercera ruta es, pues, la que se ha explorado y estudiado conforme á las reglas establecidas por la ciencia para trabajos de tal naturaleza, y sus planos, perfiles y presupuesto respectivos, son los que tengo la honra de trasmitir á U. para su exámen y consideracion.

La línea roja señala en el plano adjunto el trazo del ferro-carril en proyecto, é indica que desde *Arequipa* hasta el punto en donde la línea atraviesa el rio *Sumbay*, su rumbo general es de *S. á N.*;— de allí se inclina repentinamente hácia el *E. N. E.*, cuya direccion sigue hasta llegar al pueblo de *Juliaca*, cambiando aqui de nuevo, casi en ángulo recto, su rumbo de *N. á S.* hasta entrar en la *Estacion de Puno*.

La parte mas árdua del trabajo se ha concentrado en dos puntos: 1.° La subida desde la *Estacion de Arequipa* al *Alto de la Cumbre;* y 2.° la bajada desde el Portezuelo del *Crucero* hasta enfrente de la *Posta de Maravillas*. Lo restante del trayecto es de mas fácil ejecucion, y comprende las pampas del *Confital*, de *Roca* y del *Corazon* en la parte mas elevada del camino, y las pampas inmediatas á *Puno*, situadas al N. y N. O. del *Lago Titicaca*.

Para la ejecucion mas rápida del trabajo se dividió el trayecto en dos secciones. La comision de ingenieros dirijida por el señor Guido de Vigneau tomó á su cargo los estudios preliminares de la primera seccion, partiendo de *Arequipa* y explorando 144.6 millas en la parte, bajo todas consideraciones, mas difícil y penosa del camino, y llegó hasta el portezuelo de las *Lagunillas*, lugar en que se reunió con la otra comision dirijida por el señor Heuisler, que exploró y trazó la vía entre *Puno* y el punto de union entre las postas de *Cachipascana* y la *Compuerta.*

Como dichas comisiones partieron de puntos diversos, segun lo demuestran los adjuntos perfiles en escala mayor, me ocuparé por separado de cada una de ellas, acompañando al mismo tiempo los informes de los ingenieros respectivos.

Considerando que en el ferro-carril de *Arequipa á Puno*, como prolongacion de la línea de Mejía, construida ya en su mayor parte, se deben observar, en lo general, los mismos principios y reglas adoptadas para la construccion del ferro-carril de la costa, nos han servido de base, tanto en los cálculos hechos sobre el terreno como en la eleccion del trazo definitivo, *curvas de radio mínimo* de 352 piés y *gradientes*, cuyo *maximum* no exceda de 3 y una fraccion por ciento. De este modo, las mismas locomotoras del peso de 38 toneladas, que se han empleado con ventaja en la línea de Mejia,podrán continuar su marcha desde Arequipa hasta las cumbres mas elevadas de la cordillera, y conducir á Puno con facilidad un peso de cincuenta toneladas.

PRIMERA SECCION.

(DE AREQUIPA AL PORTEZUELO DE LAGUNILLAS.)

Informe del ingeniero Sr. Alejandro Guido de Vigneau.

La línea del ferro–carril de *Arequipa á Puno* encuentra un obstáculo de gran consideracion, á la salida de la Estacion para atravesar el anchísimo cauce del *rio Chili.* Con muy poca diferencia, la distancia que separa sus dos escarpados barrancos es de 1,950 piés, y entre ellos corre encerrado el rio, cuyo lecho, en las época de fuertes avenidas, adquiere una estension de 250 á 300 piés de ancho. La configuracion particular del terreno y la corta distancia que media entre dichos barrancos, situados á 76 piés sobre el nivel del agua, no permite aumentar ni disminuir la gradiente, y por tanto, para salvar el paso, se hace indispensable la ereccion de un viaducto. El indicado viaducto tendrá 1,950 piés de largo y desde 20 hasta 76 piés de elevacion, y me propongo construir dicha obra, sirviéndome al efecto de una combinacion de tubos de fierro [Angle and T. Iron], de estructura sencilla, sólida y elegante al mismo tiempo, la que descansará sobre machones de manposteria y cimientos del mismo material preparados con cimento romano. y cuya profundidad no bajará de 10 á 15 piés.

Vencido este obstáculo, se dirije luego la línea hácia una ancha quebrada de suave ascenso, cuyo declive natural no excede de 3 p%, y entra al cabo de cua-

tro millas en un terreno de superficie plana, pero cortado por una infinidad de hondas y estrechas quebradas, como lo indican el perfil y el plano. En la milla número 11, toma el camino por los cerros de *Bellavista* y sigue por las faldas occidentales del *Charchani* hasta llegar á la *Hacienda de Uyupampa.* Por el fuerte declive de las faldas, por la calidad del terreno que se compone de una mezcla de barro con piedras sueltas de gran tamaño ó de peñascos y farellones, por la falta de agua desde *Arequipa* hasta el *valle de Torata*, y por los puentes que exijen las quebradas en la estacion de las lluvias, la construccion de esta parte del camino será bastante difícil y costosa. Cuanto mas se aleja el trabajo de los dos términos de la línea, mas costosa será su ejecucion por la falta de recursos, la mala condicion de los caminos, la configuracion del terreno y el rigor del clima.

Ha sido preciso considerar detenidamente las grandes dificultades que presenta el acceso á los sitios donde deben establecerse las faenas, y con ese objeto figura en el presupuesto una partida de 30,000 pesos, que á penas bastará á cubrir los gastos que ocasionarán las circunstancias escepcionales de dicha localidad.

Uyupampa, á 25 millas distante de *Arequipa*, está llamada á ser la primera estacion natural,por la abundancia de agua y por la confluencia de varios caminos, que se entroncan en dicho puntó y van á parar á otros del interior del Departamento. El perfil indica una fuerte gradiente de 3 p% en las primeras once millas, y en las restantes una gradiente mas suave. Aunque la capacidad del *ténder* ó cisterna de las locomotoras, que se usan en el dia, es suficiente para dar abasto á

los cilindros en todo el trayecto comprendido entre *Arequipa* y *Uyupampa*, será, sin embargo, prudente establecer un estanque auxiliar para casos imprevistos, en el sitio denominado *Piedra Pichu*.

En *Uyupampa*, el camino se desvia de la falda de los cerros para entrar en la Estacion; pero á la salida, es preciso volver á tomarla de nuevo para comenzar la tarea mas penosa de todo el camino, es decir: la subida de *Uyupampa* al *Alto del Abra*.

La distancia en línea recta entre los dos puntos designados es tan corta, y tan fuerte el declive natural, que ha sido necesario alargar la distancia artificialmente por medio de rodeos con el objeto de conservar la gradiente dentro del límite prefijado. Para elevar la vía 4,278 piés de *Uyupampa* al *Alto* sin traspasar la gradiente máxima, se requerian 27 millas de distancia, y como en la línea del camino público y de las pequeñas pampas que se señalan en el plano, no pasaba de 17 el número de las millas con gradientes variables desde 6 hasta 14 p%, ha habido necesidad de trazar la vía del ferro-carril por las quebradas laterales, alargando artificialmente la distancia, segun lo indica el plano.

La configuracion de los cerros á uno y otro lado de la *Quebrada del Alto*, es muy poco favorble á la construccion de la vía. Hondas y angostas quebradas hienden las faldas de los cerros en todas direcciones, y con ellas se alternan formidables picos ó cuchillas, que exijen corte y terraplenes de enormes contenidos cúbicos. El lado opuesto de la *Quebrada del Alto*, esto es: el que forman las faldas inmediatas á la cadena del *Charchani*, es todavía ménos adecuado para el tra-

yecto que el lado del *Oeste*. La distancia en línea recta de *Uyupampa* al *Alto del Abra*, siguiendo dichas faldas es demasiado corta, la prolongaciou artificial de la línea mas difícil, los desvios menos naturales, el material mas duro, y el camino, aun limitando la gradiente al 3 p% y una fraccion, siempre quedaria al fin situado al llegar frente á la *Hacienda* á 350 ó 400 piés sobre el nivel de la *Pampa*, lo que vendria á hacer casi imposible la bajada hácia el *Estero*.

Desde la *Pampa de Aguas Calientes* hasta el *Estero de Cañaguas*, cuyo cauce atraviesa la línea en la milla número 58 y medio, no se encuentra agua, y como la distancia es excesivamente larga para que alcance la provision de agua que lleva el *Ténder*, será conveniente establecer una estacion de agua permanente en el punto intermedio mas adecuado, es decir en la *Pampa de Cimarrones*. Soy de opinion que el medio mas ventajoso seria conducir el agua por cañería, desde el *Estero de Cañaguas*, dándole el declive conveneniente y calculando la provision de agua en diez ó doce galones diarios. Para proveer ademas á casos fortuitos, se construirá un estanque auxiliar en las *lomas del Quisco*, [milla número 33 y medio] cuyo depósito se usará únicamente en casos de accidentes por desarreglo de la máquina.

Uno de los puntos de mas importancia son las alcantarillas y albañales; pues la escaséz de piedras adecuadas para obras sólidas de mamposteria, y lo sumamente dificultoso del trasporte, hará en estremo costosa la construccion de los puentes y albañales en la seccion referida. Por tanto, me parece que produciria una gran economía el uso de tubos de fierro de un pié de diámetro, colocados convenientemente en varias de las

quebradas profundas y del difícil acceso, en donde la poca cantidad de agua arrastrada por la quebrada justifique semejante modificacion.

A los 13 402 piés de elevacion, en el *Alto del Abra*, se presenta otro punto distante 20 millas en línea recta, y hácia el cual debe forzosamente converger la vía en su continuacion. Para llegar á él se ofrecen tres rumbos distintos. El primero desciende al *Rio Sumbay* hasta el sitio en que el *Estero de Cañaguas* se une al *Rio*, bordeando casi contínuamente el camino público. Pero como la elevacion del *Rio* en dicho punto no pasa de 12,850 piés aproximadamente, resulta que se perderian 554 piés, que mas adelante tendrian que recuperarse para ascender á 14,400 piés de de altura. Ademas, el lugar de la confluencia de ámbos esteros dista 7 millas solamente del *Portezuelo de la Cumbre;* y por consiguiente hubiera sido preciso buscar rodeos artificiales en un terreno harto quebrado y difícil.

La eleccion del segundo rumbo, esto es, al pié de las faldas del *Charchani* y por el lado Sur de las *pampas de Cañagua* habria permitido mantener al principio la vía casi en la misma elevacion de 13,400 piés; pero á la distancia de 12 millas próximamente llegaria el camino á la barranca del *rio Sumbay*, cuyo paso se podria efectuar únicamente bajo circunstancias muy difíciles y por medio de un viaducto de 300 piés de alto y de una milla de largo. A causa de estos inconvenientes se ha adoptado la tercera ruta, arrimando la vía hácia la falda de los cerros opuestos al *Charchani*, cruzando el *rio Sumbay* 50 piés mas abajo del *Alto del Abra*, á 13,350 piés de elevacion y subiendo desde allí

con una gradiente máxima de 2 p% al *portezuelo de la Cumbre.* El puente que hay que construir sobre este rio es una de las obras mas interesantes de la línea: su largo será de 360 piés, su mayor elevacion sobre el nivel del agua 170 y su estructura será de fierro sobre machones y estribos cimentados en roca viva.

Eu casi todas las quebradas de esta parte del camino abunda el agua en mayor ó menor cantidad, motivo por el cual se necesita un gran número de puentes pequeños de 10 á 20 piés de ancho y alcantarillas de varios tamaños, bajo terraplenes de grande elevacion. Hay igualmente mucha abundancia de piedra; el camino atraviesa una distancia de 8 millas próximamente por entre farellones y peñascos; pero el material es poco á propósito para construcciones, pues la piedra es ó muy dura, ó cortada por una infinidad de venas, y muchas veces se hace casi inaccesible el lugar designado para el puente. Por esta razon, he creido que se podian emplear con economía y ventaja puentes de piedra seca cubiertos de planchas de fierro. Para esa clase de construcciones hay material mas que suficiente, y fabricando las planchas del peso de 3 á 4 quintales, á fin de que una mula las pueda conducir con facilidad, se obtendria un sistema de alcantarillas de poco costo y sin menoscabo de su solidez y seguridad. Para que pasasen de cuatro piés, se adoptarian albañales de arcos, construyendo los muros y los cimientos de albañilería tosca y los arcos de cal y ladrillo.

La primera estacion despues de pasado el *Alto del Abra* se debe construir junto al pueblo de *Cañagua*, donde se colocará un estanque para recojer toda el

agua que baja por la *Quebrada* ó el *Estero*, lo que suministrará una cantidad de agua suficiente para cinco ó seis trenes diarios. Un arreglo semejante se hará en la Estacion del *Portezuelo del Alto de la Cumbre* para depositar el agua que brota de algunos manantiales circunvecinos; y para proveer á casos fortuitos, se establecerá una bomba cerca del *rio Sumbay* para dar agua á las máquinas,en el caso de que durante un año de extremada sequia haya escasez de agua en las dos estaciones inmediatas.

El término medio del cubo por milla en cortes y terraplenes en esta parte del camino, será mucho menor que en la anterior; no habiendo sino ocho millas de roca dura ó de peñolería desparramada sobre el terreno y siendo las 27 restantes de material de regular dureza. El agua es abundante, pero el acceso á la línea es en muchos lugares bastante difícil y de consiguiente costoso; y como además las alturas varian de 13,000 á 14,500 piés, se hace sentir la poca densidad del aire, lo que influirá poderosamente sobre los trabajadores. Esta particularidad del clima en las altas regiones de la cordillera unida á las fuertes nevadas y al frio intenso que en ellas reina durante el invierno,produce en esos meses una alza considerable en los jornales, que, á mi juicio, puede estimarse aproximadamente en un 50 p.%.

Del *portezuelo del Alto de la cumbre al del Cruzero* recorre la vía una distancia de 34 $\frac{3}{4}$ millas, la cual exceptuando la seccion comprendida entre el *Estero de Huallata* y el paso de la *Quebrada* del mismo nombre, ofrece pocas dificultades. Debido al carácter favorable de las *Pampas de Roca, Confital y Corazon*, la altura de

los cortes y terraplenes es mucho menor, y así mismo el término medio del contenido cúbico de yardas por milla. Los trabajos de mas importancia son los diversos puentes sobre el *Río Seco*,él del *Huallata*,él de las *Vegas*, los de tres *Esteros* sin nombre, los de los rios *Colca*, *Sumbay* y del *Fraile.* que, con excepcion de dos, serán puentes de bastante elevaciou, de 20 á 60 piés. Sus claros varian entre 20 y 300 piés,yel largo total de los Gitdirs ó tirantes necesarios para el tránsito de ellos, está incluido, en piés corrientes, en la cifra que expresa el presupuesto.

Otro inconveniente que no ha sido posible determinar en el plano ni en el perfil, es la naturaleza especial del terreno.Pantanoso entre el *Rio Colca* y el del *Fraile*, toda la planicie que se extiende desde la *pampa de Roca* hasta la orilla del *rio Colca* se compone, por el contrario, de una inmensa masa compacta de roca dura, cubierta de una capa de granito y de cuarzo descompuesto, cuyo espesor varia de tres á diez pulgadas. Los cortes y terraplenes serán de consiguiente bastante costosos, sobre todo en las quebradas de roca viva, que encierran los referidos esteros y rios, y en donde el material de préstamo se tiene que traer de grandes distancias.

Del *rio Colca* al *Portezuelo del Crucero* hay poco trabajo que hacer: el terreno es blando y á veces pantanoso; y como las gradientes y curvas son excesivamente suaves, bastan una Estacion de agua en el *rio Colca* y otra en el *Portezuelo del Crucero.* Desde allí hasta el pié de la primera seccion, la configuracion de los cerros es poco favorable para la construccion de una línea férrea; el trabajo de nivelacion, cortes y terra-

plenes, es considerable como lo indican las profundas quebradas y cortes de centenares de miles de yardas cúbicas marcados en el perfil; pero las gradientes no pasan de un 2 p%, y ni á ese máximum llegan sino en el espacio de 1 ¾ milla. Este feliz resultado se ha conseguido llevando la línea por el *Portezuelo del Salitral*, cuya elevacion es de 14,280 piés, y ascendiendo lo mas pronto posible hasta las márgenes de las *Lagunillas*, en lugar de buscar un pasaje á través de los encumbrados cerros de *Pasto Alto*, cuyos portezuelos se elevan 500 á 600 piés sobre el del *Salitral*. El trazo de la línea actual, segun está indicado en el plano, aventaja al otro en menor altura y distancia, y termina en el *Portezuelo de las Lagunillas*, en donde se entronca con la línea explorada y trazada por la Comision que dirije el señor Heuisler, 144.6 millas distante de *Arequipa*.

SEGUNDA SECCION.

[DEL PORTEZUELO DE LAGUNILLAS A PUNO.]

Informe del ingeniero señor T. G. Heuisler.

En conformidad con las instrucciones de U. me dirijí á Puno el 18 de Marzo último, con el objeto de hacer el trazo preliminar de la seccion del ferro-carril en proyecto entre *Arequipa* y *Puno*, que se halla comprendida en el espacio que separa esta ciudad del *Portezuelo de Lagunillas*, en las cercanías de *Cachipascana*.

Despues de organizada la expedicion, comenzé la exploracion del terreno el 28 del mismo mes, eligiendo por punto de partida la *esquina S. E. de la plaza mayor* de la ciudad de *Puno*, y bajando por la *calle del Muelle* hasta encontrar la llamada del *Cuzco*, que seguí en direccion *N. O.* por una distancia de 2366 piés, hasta llegar á la *esquina nueva* de la chacra perteneciente al señor D. J. M. *Thackaa*, cuya posicion me parece ser la mas conveniente para la *Estacion* terminal de *Puno*, por estar allí el terreno á nivel y completamente seco, teniendo ademas una elevacion de 35 piés sobre el *Lago*.

Despues sigue la línea una direccion oriental por las faldas de los cerros, por en medio de terrenos cultivados hasta una distancia de $\frac{3}{4}$ de milla, en donde encuentra la costa del *Lago Titicaca*, cuya orilla rodea á la altura de 5 piés sobre el nivel del agua, con gradientes y curvas suaves hasta llegar á la 3ª milla, donde la costa voltea bruscamente hácia el *N. O.*: esta circunstancia me obligó á emplear una curva de 14'30, que comprende en su evoluta un corte de roca de 30 piés de profundidad y 250 de largo. El trazo continúa entónces bordeando las sinuosidades de la cos ta á la misma altura sobre el agua, y tambien con gradientes y curvas fáciles hasta llegar á los pántanos de *Paucarcolla* á 8 $\frac{1}{2}$ millas de Puno. Desde aqui el rumbo de la línea es de 27° *N. O.* próximamente atraviesa los pántanos antedichos y pasa á media milla al *E.* del pueblo de *Paucarcolla;* despues corta las pampas hasta un punto situado como 600 piés al *E.* de la poblacion de *Caracoto*, contándose en este trayecto 14 $\frac{1}{2}$ millas de tangente. No considero los pan-

tanos á que he hecho referencia, como un gran obstáculo para el paso del camino, pues 500 piés de pilotage permitirán la travesía de varios manantiales y de la parte mas cenagosa de las vegas; pudiéndose salvar el resto de éstas últimas por medio de un terraplen de 3 piés de altura, que debe construirse durante la estacion seca.

A la distancia de 13 $\frac{3}{4}$ millas de *Puno*, la línea cruza el *rio Itata*, el cual requiere la construccion de un puente de pilotes de 100 piés de luz y 7 sobre el nivel del agua.

De la esquina S. O. del *Panteon de Caracoto* parte una curva de 2° á la izquierda, que se extiende 300 piés, y despues arranca la línea en tangente por una estension de 5 $\frac{3}{4}$ millas á través de terrenos horizontales hasta llegar á 1,200 piés hácia el N. de la *plaza de Juliaca;* cruza el *Estero* del mismo nombre por un puente, en proyecto, de 15 piés de luz por 9 de elevacion sobre la superficie del agua. Luego voltea el trazo en 3° 35′ de curvatura á la izquierda por un espacio de 1,700 piés siguiendo al *N.* de la *Laguna*, y despues sube al *valle de Maravillas* con rumbo S. 88° 30′ por en medio de terrenos favorables en la estension de 4 $\frac{1}{4}$ millas, hasta tocar una garganta muy estrecha, la que cruza hácia la izquierda con un pequeño corte y 9° 30′ de curvatura, saliendo en otra tangente de 4 millas, que llega á un pequeño portezuelo, cuya distancia total de *Puno* es de 38 millas. Torciendo siempre á la izquierda por terrenos elevados y horizontales, la línea continúa hácia el *S.*, próxima á la orilla de un gran pántano, por una distancia de 6 millas próximamente, lo cual permite entrar cómodamen-

te al *valle de Maravillas* como una milla al *S. del rio* del mismo nombre. Desde allí corre otra tangente de casi 3 millas, por terrenos cultivados, hasta que encuentra un espolon de roca llamado *Punta de Bustamante*, el cual forma interseccion con el *rio de Maravillas*. Formando una curva de 8° 15′ á la izquierda por 800 piés de evoluta, é invirtiendo la curvatura por 600 piés mas, á una altura de 4 piés sobre la mayor creciente, la línea pasa á otra tangente y asciende en la parte *S. del Rio* sobre terrenos cultivados hasta una milla de distancia: en este lugar dista el trazo 400 piés al *N.* de la quebrada que desemboca en *Cavana* y 4,800 al *S.* de la poblacion de *Cavanillas*. Continúa la línea 1 ¼ millas mas léjos, en donde existe otra punta rocallosa que se interna en rio; la rodea hácia la izquierda mediante una curva de 9° 30′, comprendiendo en su desarrollo un corte de 10 piés de profundidad por 150 de largo: la gradiente pasa á 8 piés sobre el rio. Despues de pasada la punta habrá necesidad de una muralla ribereña de 225 piés de estension. Sigue el trazo á lo largo de la base de los cerros y próxima á la márgen del rio, á 5 piés sobre la mayor creciente, hasta que encuentra la *Punta del Remolino*, que es un recodo brusco de roca que se adelanta contra el rio, y sobre el cual bate el *Maravillas* con gran fuerza en tiempo de grandes avenidas. Este lugar lo pasé con una curva de 14° 30′, estendida 800 piés. Cambiando el cauce del rio, lo que no será muy costoso, y haciendo unos 300 piés de malecon, se puede rodear con una seccion muy sencilla; de otro modo, adhiriéndonos á la misma curva, y salvando la muralla, habrá que encontrase con un corte de roca de 40 piés en el centro y 600 de largo. En adelante, sigue la línea ascendiendo por el

valle, con gradientes y curvas suaves, y pequeños cortes de faldeo, por una distancia de $\frac{3}{4}$ de milla: aquí se necesitará un puente de fierro de 30 piés para atravesar un manantial, afluente del *Maravillas.*

Continuando la subida del valle con gradientes y curvas sencillas, pasa la línea unos 600 piés al *N.* del pueblo de las *Huertas* á 25 piés sobre el cauce del rio *Maravillas.*

Fué necesario ascender á este nivel superior, porque el rio se arrima contra su márgen *S.* formando fuertes rampas de cascajo, las que seguí á una prudente distancia de sus bordes con un corte medio de 5 piés por 700. Depues bajé con una gradiente de 0.8 p$\frac{\text{S}}{\text{S}}$ hasta un punto situado á 5 piés sobre el rio y próximo á la orilla, y de aquí á lo largo del camino real hasta la *Hacienda* de *Yayataya* que dista 55 $\frac{1}{4}$ millas de *Puno.* Pasa la línea á 1,500 piés al *S.* del *Rio* y frente á las casas de la *Hacienda*, corre por terrenos de pasturaje en una estension de una milla, pero suficientemente elevada sobre el nivel del rio para quedar preservada de inundaciones. Sigue por terrenos de cascajo dnro á 5 piés sobre la mayor creciente y continúa con gradientes y curvas fáciles hasta las 59 millas de *Puno*, en donde el rio pasa inmediato á la márgen *S.* formando pendientes pronunciadas de cascajo, y obilgando á hacer una ascencion de $\frac{8}{10}$ para llegar al portezuelo llamado de *Chusacame*, que demanda un corte de 8×1,600; despues desciende con una gradiente sencilla de $\frac{1}{2}$ milla á un lugar situado en la orilla á 5 piés de agua. Voltea en seguida á la izquierda siguiendo un rumbo *S.* y asciende al valle del *rio Tomas*, que está situado á 60 $\frac{1}{4}$ millas del punto de partida, y es

necesario atravesarlo con un puente de fierro de 50 piés. Avanza despues á lo largo del talud oriental de la lengua de tierra que separa el *Maravillas* del *Tomas* por una distancia de $\frac{1}{4}$ de milla hasta encontrar la planicie superior con un ascenso de 1 $\frac{1}{10}$. Milla y media mas léjos, y estamos al frente del *Tambo de Maravillas*, $\frac{1}{2}$ milla al *S.* del rio. Avauza el trazo por terreno horizontal;pasa la *acéquia del molino*, y se aproxima gradualmente á la orilla *S.* del rio, por la que sube unas 3 $\frac{3}{4}$ millas con varias curvas y gradieutes sencillas.

Aquí dista la línea 66 $\frac{3}{4}$ millas de *Puno* ó 4 $\frac{3}{4}$ del *Tambo de Maravillas;* el trazo se aparta del rio del mismo nombre y despues de cruzar una pequeña quebrada, continúa por la llanura hácia el *S.* del rio *Ventilla* por una distancia de $\frac{3}{4}$ de milla. Este rio hay que cruzarlo con un puente de vigas de hierro de 50 piés en claro. De aquí hasta *Santa Lucía*, el terreno es favorable; pampa en toda su extension y fácil trabajo. Como del último punto principian las fuertes gradientes, será menester colocar allí un estanque para agua.

Tambien he considerado en el presupuesto, el costo de una buena estacion, pues existe en la vecindad un gran mineral de plata y cobre, y aunque ya hace varios años que se halla paralizado el trabajo en este distrito, tengo la conviccion de que con las facilidades que ha de prestar el ferro-carril, las operacions de minas tomarán nuevo incremento y contribuirán extensamente en pró de los intereses del camino. Desde *Santa Lucía* va ascendiendo la línea con gradientes pesadas, pasa las lomas del *O.* de la quebrada de la *Compuerta* por una distancia aproximada de 2 millas, y atra-

viesa dicha quebrada, siguiendo hácia arriba por el lado *O.* del *Estero ó riachuelo*, y dejando el *Tambo de San Ramon* 60 piés al Oeste.

Continúa en seguida por el mismo lado del Valle con una gradiente media de 1.50 p% y un mínimo de curvatura de 14° 30′ hasta la *Compuerta de Lagunillas*: continúa por la orilla N. del *Lago*, horizontalmente por 3,600 piés de distancia y aquí cruza el camino real, desde donde comienza la ascencion del cerro con gradientes de 3.% y curvatura miníma de 14° 30' por 1.84 millas, comprendiendo en su trayecto algun trabajo pesado: siguiendo con 0.3% de gradiente por una distancia de 3,300 piés, llegamos al *Portezuelo* de *Lagunillas*, en cuyo punto la línea terminó en la última estaca del Sr. Guido de Vigneau, componiendo una distancia total de 77 $\frac{6}{10}$ millas inglesas, y una elevacion de 1,398 piés sobre el nivel del *Titicaca*, ó 13,902 sobre el nivel del mar.

Los informes que antecenden ponen de manifiesto la practicabilidad de la vía y el esmero con que han sido ejecutados el estudio y trazo de la línea.

En cuanto al costo de la obra, cuyo monto aparece en el presupuesto que acompaño, déjase ver que ha sido calculado con la mas escrupulosa exactitud, y teniendo, ante todo, en mira la solidez y estabilidad del camino.

Tales son los trabajos, cuya rápida y brillante ejecucion honra sobre manera á los señores Ingenieros que

los han llevado á cabo, y que espero merecerán la aprobacion de U., llenando al mismo tiempo los nobles y patrióticos deseos del Supremo Gobierno de la República.

Con sentimientos de la mas distinguida consideracion, quedo de U.

Atento y seguro servidor.

Juan L. Thorndike.

FERRO-CARRIL TRASANDINO

DE

AREQUIPA A PUNO.

La 1ª seccion se estiende de Arequipa al Portezuelo de Lagunillas, ó sean kilómetros.....	233	
La 2ª seccion, del Portezuelo de Lagunillas á Puno.....	124	
Desvíos.....	13	
Total.....	370	kilómetros.

PRESUPUESTO.

I.

FORMACION DEL CAMINO.

	Soles.	*Soles.*
Met. cúb. 953,000 Cortes de aglomeracion 1ª sec. á 5 S. 20. cts...	4.955,600	
58,000 id. de id. 2ª id. á id. id...	301,600	5.257,200
526,000 id en roca dura 1ª sec. á 4 S.	2.107,600	
54,000 id. en id. 2ª id. á id.....	216,000	2.323,600
A la vuelta.....		7.580,800

	SOLES.	SOLES.
De la vuelta.....		7.580,800
483,700 id. en roca regular 1ª sec. á 3 S. 25	1.572,025	
12,080 id. en id. 2ª id. á id.....	39,260	1.611,285
610,800 id. cascajo y greda dura 1ª sec. á 2 S.....	1.221,600	
8,850 id id id 2ª id á id.....	17,700	1.239,300
40,000 id. material blando. 1ª sec. á 1 S.....	40,000	
44,600 id. id. d. 2ª id. á id.....	44,600	84,600
II.		
TERRAPLENES.		
Met. cúb. 4.545,700 Terraplenes de cascajo y greda dura. 1ª sec. á 1 S. 30	5.909,410	
115,700 id. id. id. 2ª id. á id.....	150,410	6.059,820
185,700 id. material blando 1ª sec. á 1 S. 05.....	194,250	
432,200 id. id. id. 2ª id. á id.....	453,810	648,060
III.		
DESVIOS DE RIOS Y ZANJAS.		
Met. cúb. 15,300 en la 1ª sec. á 1 S. 30.....	19,890	
11,100 id. id. 2ª id. á id.....	14,430	34,320
A la vuelta.....		17.258,185

	SOLES.	SOLES.
De la vuelta.....		17.258,185
IV.		
EXCAVACIONES DE CIMIENTOS EN VIADUCTOS, GENERALMENTE EN EL AGUA, PUENTES Y ALBAÑALES.		
Met. cúb. 28,300 en la 1ª sec. á 13 S.	367,900	
4,300 id. 2ª id. á id	55,900	423,800
V.		
COMPOSTURA Y CONSTRUCCION DE CAMINOS PUBLICOS Y VECINALES PARA EL ACCESO A LAS FAENAS.		
Met. cúb. 18,000 en la 1ª sec. á 1 S. 30	23,400	
15,300 id. id. 2ª id. á id.....	19,890	43,290
VI.		
TERRAPLENES Y ESTACIONES.		
Met. cúb. 11,500 En la 1ª sec. á 1 S. 5.....	12,075	
3,000 id 2ª id á id id.....	3,150	15,225
A la vuelta.....		17.740,500

	SOLES.	SOLES.
De la vuelta.....		17.740,500
VII.		
MAMPOSTERIA.		
1º Mamposteria con cimiento romano ó cal en sus viaductos y puentes.		
Met cúb. 24,000. En la 1ª sec. á 26 S.....	624,000	
1,050 id. id. 2ª id. á id.....	27,300	651,300
2º Mamposteria con cal en albañales.		
Met cúb. 22,000. En la 1ª sec. á 26 S.....	572,000	
510 id. id. 2ª id. á id.....	13,260	585,260
3º Albañales secos.		
Met cúb. 6,120. En la 1ª sec. á 13 S.....	79,560	
1,920 id. id. 2ª id. á id.....	24,960	104,520
4º Albañales de filtracion.		
Met. cúb. 13,380. En la 1ª sec. á 8 S.....	107,040	
3,440 id. id. 2ª id. á id.....	27,520	134,560
5º Murallas de proteccion para el resguardo de terraplenes en rios y pantanos.		
Met. cúb. 2,290. En la 1ª sec. á 8 S.....	18,320	
1,530 id. id. 2ª id. á id.....	12,240	30,560
Á la vuelta.....		19.246,700

	SOLES.	SOLES.
De la vuelta.....		19.246,700
6º Murallas de retencion para terraplenes en faldas escarpadas.		
Met. cúb. 19,880 En la 1ª sec. á 8 S.....	159,040	
460 id id 2ª id á id.....	3,680	162,720
VIII.		
CONSTRUCCIONES DE FIERRO.		
1º En viaductos y puentes de Girders.		
Metros 1.008 En la 1ª sec. á 820 S.	826,560	
49 id. id. 2ª id. á id.....	40,180	866,740
2º En puentes de pilotaje.		
Metros 00 En la 1ª sec. 00.....		
488 id. id. 2ª id. á 260 S.....	126,880	126,880
3º Cañería para conduccion de agua.		
Metros 32,200 En la 1ª sec. á 2 S. 50 cs.....	80,500	
8,000 id. id. 2ª id. á id. id.....	20,000	100,500
4º Tubos de fierro de 0m. 30 de diámetro para albañales.		
En la 1ª sec.....	20,000	
2ª »	10,000	30,000
A la vuelta.....		20.533,540

	SOLES.	SOLES.
De la vuelta.....		20.533,540
IX.		
VIA PERMANENTE.		
Toneladas 23,400 de rieles para 370 kilómetros inclusos los desvíos en las Estaciones á 60 S...	1.404,000	
920 Pernos ó clavos á 125 S.....	115,000	
1,500 Planchas de juntura á id...	187,500	
500 Tornillos para id á id.....	62,500	
Durmientes 580,000 á 1 S. 50.....	870,000	
Metros 370,000 De enrieladura á 1 S.....	370,000	
Met. cúb. 721,980 De lastre de la vía, estaciones, paraderos y desvíos á 1 S. 30.....	938,574	
60 Puntas de acero de Bessemer para cambios á 300 S.....	18,000	3.965,574
X.		
ESTACIONES Y PARADEROS.		
1 Estension de la Estacion de Arequipa, inclusive maestranza, edificios, bodega, tornamesa, estanque, etc. etc.....	150,000	
2 Estanque auxiliar en Piedra Picchu.....	8,000	
Paradero cerca de los Baños de Yura	25,000	
Estacion de Uyupampa.....	25,000	
A la vuelta.....	208,000	24.499,114

	SOLES.	SOLES.
De la vuelta.....	208,000	24.499,114
Estanque auxiliar en Lomas del Quisco.....	8,000	
Estanque en Pampa de Cimarrones.....	8,000	
Estacion de Cañagua.....	25,000	
Estanque en Rio Sumbay.....	8,000	
Estacion de Colca.....	25,000	
Estanque del Crucero.....	8,000	
Estanque de Lagunillas.....	8,000	
Estacion de Maravillas.....	25,000	
Paradero de Tayataya ó las Huertas.....	8,000	
Paradero de Cavanillas.....	8,000	
Estacion de Juliaca.....	25,000	
Paradero de Caracoto.....	8,000	
Paradero de Hatuncolla.....	8,000	
Estacion de Puno, con edificios, bodega, tornamesa, galpon de máquinas, estanques, oficinas y una maestranza auxiliar...	250,000	
10 Balanzas de plataforma.....	30,000	660,000
XI.		
Encierro de la vía en terrenos cultivados y de las estaciones.....		100,000
XII.		
EQUIPO DEL CAMINO.		
16 Locomotoras á 30,000 S. c. u.	480,000	
8 coches de 1ª clase para pasajeros á 7000 S.....	56,000	
A la vuelta.....	536,000	25.259,114

	SOLES.	SOLES.
De la vuelta.....	536,000	25.259,114
2 id. mixtos á 6,000 S.....	12,000	
12 id. de 2ª clase á 5,000 S.....	60,000	
100 Carros para carga, cerrados, á 3,500 S.....	350,000	
100 id. de plataforma á 2,000 S...	200,000	
5 id. cerrados para equipajes á 3,500 S.....	17,500	
10 id. de mano á 500 S.....	5,000	
4 id. cisternas ó de estanque á 5,000 S.....	20,000	
8 id. para ganado y caballos á 2,500 S.....	20,000	
25 id para construcciones y reparaciones á 250 S.....	6,250	
Piezas de repuesto para locomotoras y carros.....	100,000	1.326,750
N. B.—El material rodante será de la misma clase y construccion adoptados para el ferro-carril de Mejia á Arequipa.		
XIII.		
Un telégrafo eléctrico de 1ª clase á lo largo de la vía, con todos los enseres y aparatos necesarios.		68,000
XIV.		
Toneladas 85,000 De material y transporte de la costa á 10 S....		850,000
A la vuelta.....		27,503,864

	SOLES.	SOLES.
De la vuelta.....		27.503,864
XV.		
Gastos de expropiacion, aproximativamente.....	300,000	
Id de administracion, ingenieros, médicos, etc. etc.....	1.376,136	1.676,136
XVI.		
Gastos imprevistos 10 p%		2.610,000
Suma total.....		31.790,000

Son treinta y un millones, y setecientos noventa mil soles.

Arequipa, Agosto 30 de 1869.

(Firmado)—*J. L. Thorndike.*

SECCION DE OBRAS PUBLICAS

Lima, Setiembre 24 *de* 1869.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

Señor:

En cumplimiento del cargo con el que US. me honró para examinar el trazo de la línea de Arequipa á Puno, y rectificar el presupuesto en compañía del ingeniero que nombre el empresario señor D. Enrique Meiggs, quien designó al señor D. Ernesto Malinowski, y despues de haber examinado junto con él los planos y documentos, tengo el honor de exponer á US. el resultado á que hemos llegado.

El trazo ha sido estudiado con toda la inteligencia que se debia esperar del personal que el señor Meiggs empleó para ello, y no dá lugar á observaciones.

En cuanto al presupuesto que en general ha sido calculado muy racionalmente, contiene algunos artículos susceptibles de reduccion en los precios de corte de Peñolería, para la formacion del camino; así el métro cúbico de cortes de aglomeracion debe ser reducido á 4 soles 50 centavos el de cortes en roca dura á 3 soles

50 centavos y el de roca regular á 3 soles lo que produce una reduccion total de $ 1.122,095 á sea en número redondo de $ 1.000,000. Por consiguiente, opino que el presupuesto total debe ser fijado en 30.500,000 soles en lugar de 31.700,000 soles.

En cuanto á los gastos relativos al trazo y que ascienden á 46,000 soles, debo observar, que aunque el total no está acompañado de las facturas que quedaron en manos del ingeniero en jefe en Arequipa, con todo, en vista, de que la extension de la línea es de 230 millas inglesas, y que por consiguiente el precio por milla no llega sino á 200 soles, este gasto debe considerarse como sumamente moderado, y no dá lugar á ser observado.

Dios guarde á US.—*Gerrit S. Backus*—Ingeniero del Estado.

El ingeniero nombrado por el empresario señor D. Enrique Meiggs, acepta en su totalidad las justas condiciones del señor D. Gerrit S. Backus.

Ernesto Malinowski.

Lima, Setiembre 24 *de* 1869.

Estando terminada la rectificacion que han practicado los ingenieros Backus y Malinowski, en el trazo final y consiguiente presupuesto, del estudio del ferrocarril trasandino de «Arequipa á Puno»; convoquénse las respectivas propuestas para la ejecucion de tan importante obra.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—*Velarde.*

Lima, Setiembre 25 *de* 1869.

Estando terminados los estudios del ferro-carril trasandino de «Arequipa á Puno,» que por ley de 15 de Enero de 1868 se autorizó el Poder Ejecutivo, para que conforme á la de 8 de Noviembre de 1864 pudiese contratar la construccion del citado ferro-carril, se dispone: que se admitan propuestas cerradas por el término de cuarenta dias para la construccion del citado ferro-carril, sea por cuenta del Estado ó por una empresa particular, acompañando una garantía de quinientos mil soles, á satisfaccion del Cajero Fiscal de este Departamento y sujetándose á las bases siguientes:

FERRO-CARRIL TRASANDINO DE AREQUIPA A PUNO.

ESPECIFICACIONES.

A.

TRABAJOS DE FORMACION DEL CAMINO.

1. Ancho del camino al nivel de la gradiente.

En tierra ó cascajo tanto en excavacion como en terraplen [4 metros 30] cuatro metros y treinta centímetros.

En excavacion de roca sólida (3 metros 70) tres metros y setenta centímetros á (0 metros 30) treinta centímetros mas abajo de la gradiente.

2. *Los socabones* tendrán (4 metros 80) cuatro metros ochenta centímetros de alto, contados desde la cima del arco hasta [0 metros 30] treinta centímetros mas abajo de la gradiente, hasta donde se sacará el

material como en las excavaciones de roca sólida, rellenada en uno ú otro caso con arena ó cascajo hasta llegar á la gradiente. Los socabones llevarán arquería, donde la calidad del terreno lo haga necesario.

3. El talud será de uno horizontal á diez vertical en cortes de roca sólida: en todos los demas cortes y terraplenes será el natural.

4. Los terraplenes en tierra ó cascajo se harán mas alto de lo que deben quedar, en un 6 p°₀ de altura.

5. Donde sean necesarias las alcantarillas se harán de cal y ladrillo, ó de piedras.

6. La gradiente máxima será de 3 p°₀ tres por ciento en curvas de menos de (300 metros) trescientos metros de rádio y de (4 p°₀) cuatro por ciento en los demas casos.

7. El rádio mínimo de las curvas será [110 metros] de ciento diez metros.

8. Los viaductos serán de fierro en la sobre-estructura, y tendrán estribos de piedra ó de fierro.

9. No hay necesidad de lastrar el camino, pero los espacios entre los durmientes, deben ser rellenados hasta cubrirlos.

10. Donde los caminos públicos ó privados crucen la línea, se harán los pasages necesarios y se establecerán barreras.

11. Se cercará de una manera segura el camino, donde pase por terreno cultivado.

12. Los muros de retencion pueden hacerse en piedra seca, sujetos como en todo lo demas, á la prevencion que menciona el artículo 2 F.

LA VIA.

B.

1. Ancho de la vía entre los rieles (1 metro 44) un metro cuarenta y cuatro centímetros.

2. Forma del riel la que se denomina T.

3. Peso del riel [31 k. 50] treinta y un kilógramos y medio por metro.

4. Junturas suspendidas y con dos planchas de fierro dulce amoldadas al riel de un peso de [9 k.] nueve kilógramos el par cuando ménos, aseguradas con cuatro tornillos (0 metros 022) veintidos milímetros de diámetro. (Fish plates suspended joints.)

5. Cruceros y puntas de acero de *Bessemmer*.

6. Pernos americanos hechos para máquina.

7. Durmientes de dos metros cincuenta centímetros [2 m. 50] de largo y veinte centímetros (0 m. 020) de ancho, por trece centímetros [0 m. 13] de espesor, de roble pellin, alerce, ciprés ó pino colorado de la California.

8. La colocacion de la vía se hará con todas las precauciones que exijan los cambios de temperatura y los pasos en las curvas. Todo riel para curvas, será ajustado á ellas antes de su colocacion.

9. Los durmientes se colocarán á [0 m. 75] setenta y cinco centímetros de centro á centro y mas inmediatos en las junturas segun costumbre.

ESTACIONES.

C.

I. Debiendo la prolongacion del ferro-carril de «Mejia hasta Puno» producir un aumento considerable en el tráfico de pasajeros y mercaderías, el contratista del presente camino quedará obligado á extender y ensanchar, en las proporciones que se requiera, todos los edificios y dependencias de la estacion de «Arequipa» correspondiente á la línea en actual construccion sujetándose á lo prevenido en el artículo 2 F.

La estacion de Puno abrazará:

1.° Un edificio que contenga:

a

Salones amueblados para pasajeros de primera clase y otros para los de segunda, en departamentos separados para los pasajeros que llegan y los que salen.

b

Las boleterias necesarias con sus aparatos.

c

Oficinas para recibir y entregar equipajes separados, con los aparatos y muebles necesarios.

d

Oficinas de equipajes olvidados.

e

Lugares escusados para pasajeros de primera y segunda clase separados, y los de hombres separados de los de mujeres.

f

Urinarios para pasajeros de primera y segunda clase separados.

g

Dos departamentos amueblados, aparentes para los superintendentes y sus familias, y las necesarias habitaciones amuebladas para los empleados.

h

Un salon amueblado para el directorio.

2.° Un edificio para acomodar lo ménos seis locomotoras, con sus fosas, tanques y aparatos del caso.

3.° Un edificio para composturas de locomotoras con los útiles y la maquinaria necesaria y viviendas para maquinistas y fogoneros.

4.° Un edificio para fábrica y compostura de carros y coches, con viviendas para los carpinteros.

5.° Un edificio ó corral para carbon y leña.

6.° Los tanques necesarios de fierro batido, colocados sobre estructura de fierro ó albañilería que contenga cada uno doscientos galones, con sns aparatos correspondientes.

7.° Dos balanzas de plataforma para pesar carros cargados, patente «Fairbank.»

8.° Una tornamesa de [15 m.] quince metros de diámetro patente «Seller, de Filadelfia.»

9.° Una ramada para los carros.
10. Un embarcadero en rampa para bestias.

II.

Habrá estaciones de segunda clase en los puntos siguientes:

Yura,
Uyupampa,
Cañagua,
Colca,
Maravillas y
Juliaca.

Cada una de estas estaciones comprenderá lo siguiente:

a

Salones amueblados y de dimensiones apropiadas para pasajeros de primera y segunda clase.

b

Una boletería con sus aparatos.

c

Una oficina para recibir y entregar los equipajes y las cargas con una division para guardar los equipajes qne convenga.

d

Un local para bufete.

e

Lugares escusados para pasajeros de primera y segunda clase, y los de hombres separados de los de mugeres.

III.

Habrá estaciones de tercera clase en los lugares siguientes:

Piedra Picchu,
Lomas del Quisco,
Pampas de Cimarrones,
Rio Sumbay,
Crucero,
Lagunillas,
Cayataya ó las huertas,
Cabanillas,
Caracoto y
Haluncolla.

Cada una de estas estaciones comprenderán lo siguiente:

a

Un tanque de fierro batido.

b

Un paradero con su boletería y aparatos correspondientes.

MATERIAL RODANTE.

D.

1. Diez y seis locomotoras americanas de primera clase para carbon bituminoso (Bisles Safety Truck) y con los últimos adelantos, y capaces de arrastrar de subida cincuenta toneladas netas de carga, es decir fuera del peso propio, y el de los carros y á razon de [16 k.] diez y seis kilómetros por hora, sobre gradien-

tes de 4 p°₀ combinadas con curvas de [300 m.] *trescientos metros de radio.*

2. Todos los coches y wagones tendrán dos *Bogies* de cuatro ruedas cada uno, y los coches serán para sesenta pasajeros cada uno.

Ocho coches para pasajeros de primera clase con centro elevado y segun los últimos adelantos y algunos con lugar escusado.

Dos coches mixtos.

Doce coches de segunda clase, algunos con lugar escusado.

3. Cien carros americanos cerrados, de ocho ruedas para conducir cada uno cuando ménos diez toneladas de carga.

4. Cien carros de plataforma, en lo demas como los de esqueleto.

5. Cinco carros cerrados para equipajes.

6. Diez carritos de mano.

7. Ocho carros para ganado.

8. Las ruedas de toda clase han de ser *Cast iron chilled wheels.*

9. Telégrafo de sogas en los coches.

Una línea telegráfica á lo largo del camino, provisto de las oficinas, enseres y aparatos correspondientes en cada una de las estaciones de primera y segunda clase.

PREVENCIONES GENERALES.

1. Todo el material que se emplee será de la mejor calidad.

2. Los planos para puentes, estaciones y en general para toda obra de arte, así como para cualesquiera nuevos trazos, serán sometidos al Ingeniero inspector del Gobierno para su exámen y final aprobacion.

3. El Ingeniero inspector, que nombre el Supremo Gobierno, tiene el derecho de velar por el extricto cumplimiento del contrato y por la solidez de la obra.

Los trabajos deberán comenzarse á los dos meses despues de celebrado el contrato, y la línea será concluida y entregada al Gobierno en el plazo determinado en la propuesta que fuese aceptada, quedando á beneficio del Estado, caso de faltar, la garantía prestada y sin perjuicio de la multa y demas condiciones que se estipulen en el referido contrato.

El Gobierno aceptará la propuesta que crea mas conveniente en vista de las garantías que ofrezcan los proponentes, para la mas pronta y segura realizacion de la empresa, previniéndose que vencido el término de los cuarenta dias, durante los que deben publicarse los respectivos avisos en el Periódico Oficial, el Ministro procederá á la apertura de dichas propuestas, á las dos de la tarde en el salon de su despacho, á presencia del Oficial Mayor, Jefes de Seccion y de los interesados.—*Velarde.*

AVISO OFICIAL.

En cumplimiento del supremo decreto de esta fecha, el dia 3 del próximo mes de Noviembre, se vence el término de los cuarenta dias fijados en la convocatoria de las propuestas relativas á la construccion del ferro-carril trasandino de «Arequipa á Puno;» previniéndose que en dicho dia se verificará la apertura de las mencionadas propuestas, con arreglo á las bases fijadas en el supremo decreto citado antes.—Lima, Setiembre 26 de 1869.

El Jefe de la Seccion de Obras Públicas.—*José Navarro.*

EXCMO. SEÑOR.

Enrique Meiggs, ante V. E. respetuosamente expongo: Que en conformidad á lo dispuesto en el decreto de 25 de Setiembre último, tengo el honor de someter á la ilustrada consideracion del Supremo Gobierno, mi propuesta para la construcion del Ferro-carril Trasandino de Arequipa á Puno, bajo las bases y condiciones siguientes:

1.ª Enrique Meiggs, por sí, sus suscesores, albaceas y legítimos representantes, se obliga á construir el mencionado ferro-caril de Arequipa á Puno, con estricta sujecion á los planos y especificaciones determinados en el citado decreto y al trazo final.

2.ª Todos los trabajos y obras del ferro-carril se harán bajo la inmediata inspeccion y á entera satisfaccion del Ingeniero ó Ingenieros nombrados con ese objeto por el Supremo Gobierno.

3.ª El Ingeniero ó Ingenieros encargados de la inspeccion del ferro-carril estarán ámpliamente facultados y autorizados para ordenar todas las alteraciones ó innovaciones que juzguen convenientes respecto á la

construccion y trayecto de la vía, y así mismo á todo lo concerniente á sus accesorios y dependencias; estando obligado el contratista á ejecutar dichas órdenes escritas, siempre que dichas alteraciones ó modificaciones no afecten sustancialmente los planos ó el costo de la parte alterada ó modificada.

4.ª El contratista se obliga á terminar completamente la línea y todas sus dependencias en el término de *cinco años*, si no ocurriere detencion alguna por culpa del Gobierno, los que empezarán á correr y á contarse cuarenta dias despues de la fecha de este contrato. Queda entendido que dicho plazo debe ser de tiempo útil y expedito, y salvo los casos fortuitos ó de fuerza mayor, como revoluciones, terremotos, inundaciones y demas reconocidos por derecho.

5.ª El contratista se obliga á asegurar y garantizar al uso público la construccion de la obra hasta *tres años* despues de concluida y entregada al Supremo Gobierno, quedando responsable durante ese tiempo á reparar á su costa los daños procedentes de vicios ó mala ejecucion; pero nó los ocasionados por otras causas ó por los mismos casos fortuitos mencionados en el artículo anterior.

6.º Serán libres de todo derecho fiscal ó municipal, así como derechos de muellage ú otros especiales, todos los útiles, herramientas, máquinas, durmientes y demas materiales de construccion que se introduzcan para la obra, debiendo el contratista justificar ante la autoridad competente que se destinan al camino.

7.ª Será igualmente libre de todo derecho ó contribucion la importacion de pólvora de minas ó de cual-

quiera otra materia explosiva, en uso ya ó que en lo adelante se use para trabajos de igual nateraleza, ó bien se permitirá al contratista la fabricacion de dichos artículos en las cantidades que estimare necesarias para la prosecucion de la obra.

8.ª Serán igualmente libres, conforme al artículo 6.º, y por todo el tiempo que dure la construccion del ferro-carril, los víveres y demas artículos necesarios, que se importen para los peones, operarios y empleados de la línea. Se consideran como víveres, la carne fresca, seca ó salada, las papas, arroz, frejoles, ají, manteca, grasa, garbanzos, pescado seco ó salado, galletas y harina, y la cantidad se calculará en proporcion al número de trabajadores y empleados, tomando por norma una racion de armada. Queda incluida en esta exencion de derechos, la importacion de la avena, cebada ó pasto seco para el consumo de las bestias destinadas al servicio de la Empresa.

9.º El contratista podrá introducir trabajadores del Extranjero, y las contratas que con ellos se celebren serán válidas y obligatorias en cuanto no se opongan á las leyes del pais, quedando obligado el Supremo Gobierno á interponer su autoridad para que sean respetadas y cumplidas. Los Agentes Diplomáticos ó Consulares del Perú llamados á intervenir en la legalizacion de las mencionadas contratas no podrán en ningun caso exijir otro derecho que el de un sol ó su equivalente, conforme está ordenado respecto á los colonos chinos.

10ª. El contratista hará con sus propios trabajadores el servicio de los puertos, y los demas que tengan relacion inmediata con la construccion del ferro-carril.

11.ª Los operarios, trabajadores y empleados de la línea quedan exceptuados de todo servicio militar, civil ó concejil, durante la obra y hasta su final construccion y entrega, salvo el caso de guerra exterior para los peruanos.

12.ª El Gobierno concede gratuitamente á la Empresa todos los terrenos del Estado que sean necesarios para el ferro-carril y sus dependencias. Si la Empresa necesitase algunos terrenos municipales, de la Beneficencia ó de particulares, el Gobierno facilitará al contratista su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzosa.

14ª La conduccion de materiales y demas útiles destinados al ferro-carril de Arequipa á Puno, así como el trasporte de empleados, operarios y peones pertenecientes á dicha línea, por el ferro-carril de Mejia á Arequipa, será grátis para el contratista hasta la conclusion y entrega del camino.

15ª El Supremo Gobierno de la República del Perú se obliga á pagar al contratista, Enrique Meiggs, ó á sus sucesores, albaceas ó legítimos representantes, por la construccion del ferro-carril de Arequipa á Puno, es decir, por la vía férrea con todos sus edificios y dependencias provistas y equipadas de todas las máquinas, útiles y enseres enumerados en las especificaciones que sirven de base á este contrato, la suma total de treinta y dos millones de soles [S. 32.000,000.]

En la forma siguiente á saber:

A. El Supremo Gobierno de la República del Perú pagará dicha suma en *Bonos* de la manera siguiente:

Estando autorizado el Gobierno por la ley de 8 de

Noviembre de 1864 para dar á las obras de ferro-carriles la garantía fiscal del 7 por ciento de interés sobre el costo de dichas obras, puede hacer constar esta garantía en los Bonos que se emitan para proporcionarse los capitales, como ya lo ha hecho en el ferro-carril de Ica á Pisco, Y puede, además de esto, como ya lo hizo igualmente con dicha empresa, dividir la garantía, aplicando una parte del 7 por ciento al fondo de amortizacion y reservando la otra para el interes.

Conforme, pues, á la ley de 1864 y á la práctica establecida por el Gobierno, los Bonos á que esta propuesta se refiere, se emitirán durante los diez primeros años con un seis por ciento de interes y un uno por ciento de amortizacion, cuyas dos sumas hacen el siete por ciento de la garantía que el Gobierno está autorizada á dar sobre los ferro-carriles.

Mas, como segun la ley de Enero del presente año, está igualmente autorizado el Gobierno para emitir, con destino á ferro-carriles, bonos que ganarán el seis por ciento de interés y que dentro de diez años, tendrán el dos por ciento de amortizacion, los *Bonos* á que esta propuesta se refiere tendrán dentro de diez años el dos por ciento de amortizacion.

Por manera que los bonos con que se pagará al contratista el valor del ferro-carril de Arequipa á Puno, deberán tener el seis por ciento de interes y el uno por ciento de amortizacion de los diez primeros años, pasados los cuales, conservándose el mismo interés, será de un dos por ciento el fondo de amortizacion.

La amortizacion se verificará por sorteo y á la par, y tanto ella cemo el pago de los intereses, se efectuará en Londres por los agentes financieros de la República

del Perú, el 1.° de Enero y el 1.° de Julio de cada año."

Los Bonos, se emitirán en Lóndres ó en Nueva York, y serán depositados, tres meses despues de firmada la escritura de adjudicacion, en un Banco ó casa comercial de Europa, á satisfaccion mútua del Gobierno y del contratista.

Queda solemne y definitivamente estipulado que los bonos que se emitan en pago del ferro-carril, de Arequipa á Puno, llevarán en sí, además de la garantía especial del propio ferro-carril, la designada para los bonos del ferro-carril, de Lima á Pisco, en los mismos términos expresados, respecto á la garantía, en la cláusula novena del contrato celebrado con don Andres Alvarez Calderon.

B. El pago del precio total estipulado por la obra se efectuará en el órden y forma siguiente:

Primero: El Gobierno, cuarenta dias despues de otorgada la escritura, pondrá en calidad de depósito en un Banco ó casa comercial de esta capital, á satisfaccion mútua de las partes contratantes, la suma de diez millones de soles en obligaciones giradas por la Direccion General de Hacienda contra la Caja fiscal de Lima, que ganarán un seis por ciento de interés al año, y las cuales quedarán anuladas y canceladas tan luego que emitidos los bonos, se entregue al referido depositario una suma en bonos iguales á la expresada en las mencionadas obligaciones.

Segundo. El depositario de las antedichas obligaciones estará ámpliamente autorizado para proceder á la negociacion, traspaso ó venta de dichas obligaciones inmediatamente y bajo las siguientes condiciones:

a. El producto de cinco millones de soles ó sea de la mitad del importe nominal de las referidas obligaciones, y cuyos intereses correrán de cargo y cuenta del Gobierno desde el dia en que se efectúe su negociacion, traspaso ó venta, se invertirá precisamente en la compra de rieles, maderas, durmientes, máquinas, herramientas, víveres y demás útiles y efectos destinados á la línea, y cuya adquisicion se hará bajo las órdenes e inspeccion del contratista ó de sus agentes, siendo obligacion del depositario ó de su representante abonar en el acto y sin dilacion alguna el valor de las facturas que se le presenten y que deben estar certificadas ó legalizadas por los Agentes Diplomáticos, Consulares ó financieros de la República del Perú, residentes en los lugares en que se realizen las referidas compras, en el caso de que éstas se efectúen en el Extranjero, ó bien por persona ó autoridad competente, si se efectuaren dentro del territorio de la República.

b. El producido de los cinco millones de soles restantes, se destinará al pago del trabajo hecho en cada mes respectivo y así mismo del importe de los materiales, herramientas, víveres, útiles y otros efectos comprados para el uso, consumo y servicio del ferro-carcarril ó de sus trabajadores. Quedando estipulado que los intereses correspondientes á estos segundos cinco millones de soles de obligaciones en depósito, serán de cargo y cuenta del contratista, desde el dia en que se realice su negociacion, traspaso ó venta, hasta el dia en que el expresado contratista tenga derecho á percibir su importe en pago de certificados del Ingeniero ó Ingenieros del Estado por trabajos ya ejecutados, ó bien es mérito de las facturas, que en debida forma

presentare al depositario ó á sus representantes legales.

Tercero. El resto del precio total estipulado se pagará al contratista en armadas mensuales correspondiendientes á los trabajos hechos durante el mes respectivo, y cuyo importe debe estar en justa proporcion con dicho costo total de la obra, debiendo el contratista para efectuar el cobro, presentar mensualmente al depositario de los bonos ó á su agente en Lima, el certificado del Ingeniero ó Ingenieros nombrados por el Gobierno para la inspeccion de los trabajos.

10. El depositario de los bonos llevará una cuenta corriente general de intereses entre el Supremo Gobierno del Perú y el contratista del ferro-carril de Arequipa á Puno, y al hacerse la liquidacion, cada seis meses, se entregará á este el saldo, si alguno hubiere, que resultase á su favor.

17. Los certificados del Ingeniero ó Ingenieros encargados de la inspeccion de la obra, serán suficientes, sin otro requisito, para que el depositario de los bonos ó su agente en Lima, entregue al contratista ó á quien legalmente lo represente, su importe respectivo en bonos. A este respecto se observará lo convenido para el ferro-carril de Mejia á Arequipa.

El contratista se obliga á pagar la multa de veínte mil soles por cada mes que exceda de los cinco años del plazo estipulado en el artículo cuarto, y el Supremo Gobierno, por su parte, se obliga á pagar al contratista la prima de veinte mil soles por cada mes de ménos de los expresados cinco años. Queda el gobierno, no obstante, en libertad de aceptar ó de desechar la presente cláusula.

19. Si por cualquier acontecimiento, el Gobierno dejase de pagar tres mesadas consecutivas, pudiendo ocasionar con esta falta la paralizacíon de los trabajos queda ámpliamente facultado el contratista, bien para suspender el trabajo, sin renunciar por ello al derecho de exijir el cobro de lo debido, con el interés corriente en la plaza de Lima, y los daños y perjuicios que se le ocasionen; ó bien para continuar la obra, hasta su conclusion, con los capitales que pueda proporcionarse, y explotarla en seguida por su cuenta, hasta hacerse pago de lo que se le adeudase, de los intereses que haya pagado y de los perjuicios que hubiese sufrido; hipotecándosele para este efecto, y desde ahora para entonces todos los materiales, herramientas y útiles que existan en el lugar del trabajo ó fuera de él, pertenecientes al camino y que hayan sido adquiridos con los fondos del Estado, comprendiéndose además en esta hipoteca especial, toda la parte de obra ya hecha en el ferro-carcarril de Arequipa á Puno hasta el momento de la suspension del pago.

20. Si el contratista, por su parte suspendiese los trabajos del camino, por tres meses ó mayor tiempo, el Supremo Gobierno queda autorizado, salvo los casos mencionados en el artículo 4.°, por ese solo hecho, para declarar, por sí solo fenecido contrato, y exijir del referido contratista indemnizacion de daños y perjuicios, por falta do cumplimiento conforme á la ley.

21. Si al terminarse la obra quedase al contratista una cantidad sobrante de durmientes, rieles, herramientas ú otros cualquiera materiales útiles, de que el Gobierno pueda tener necesidad para el servicio de

la línea, queda obligado á comprarlos por el costo, segun el estado en que se encuentren.

22. El contratista en garantia del fiel cumplimiento de este contrato dejará en depósito en Arcas fiscales el diez por ciento del importe de cada uno de los certificados á que se refiere el artículo 15, hasta completar con dichos descuentos parciales la suma total de quinientos mil soles. Estas sumas ganarán el interés de un seis por ciento al año desde el dia de su depósito ó descuento respectivo hasta el de su reintegro, que será el dia en que se haga la entrega de la obra al Gobierno, á entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros inspectores de ella.

23. Cualesquiera diferencias que se susciten entre el Supremo Gobierno del Perú y el contratista, sus herederos, albaceas ó lejítimos representantes, sobre la intelijencia y ejecucion de este contrato, serán sometidas á los Tribunales de la República, no pudiendo en ningun caso ocurrirse á otros medios, que no sean los permitidos por las leyes á los ciudadanos del Perú.

Tales son Excmo. Señor, las bases notoriamente ventajosas bajo las cuales me comprometo á llevar á cabo una obra, cuyos grandiosos resultados no es dable predecir, y cuya realizacion hará imperecedêro el nombre ya ilustre de VE.

Por tanto:

A VE. suplico, que habiendo por presentada la propuesta que antecede con los planos, presupuestos y memoria, que oportunamente he tenido la honra de trasmitir al Supremo Gobierno, se digne tomarla en con-

sideracion, resolviendo lo que estime mas justo y conveniente.

Lima, 3 de Noviembre de 1869.

Excmo. Señor.

Enrique Meiggs.

EXCMO. SEÑOR:

Enrique Meiggs, ante V. E. con el mas profundo respeto me presento y digo: Que en conformidad al decreto de 25 de Setiembre último, convocando postores para la construccion del ferro-carril de Arequipa á Puno, tengo el honor de someter á la imparcial consideracion del Supremo Gobierno, ésta mi segunda propuesta bajo las bases y condiciones siguientes:

1.ª Enrique Meiggs, por sí, sus herederos, albaceas y legítimos representantes se obliga á construir y plantificar un ferro-carril entre Arequipa y Puno con estricta sujecion á los planos y especificaciones determinadas en el precitado decreto y al trazo definitivo.

2.ª Todos los trabajos y obras del ferro-carril se harán bajo la inmediata inspeccion y á entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros nombrados con ese objeto por el Supremo Gobierno.

3.ª El ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion del ferro-carril, estarán autorizados para ordenar todas las alteraciones é innovaciones que juzguen convenientes respecto á la construccion y trayec-

to final de la vía, y así mismo á todo lo concerniente á sus accesorios y dependencias; estando obligado el contratista á ejecutar dichas órdenes escritas, siempre que dichas alteraciones ó innovaciones no afecten sustancialmente los planos ó el costo de la parte innovada ó alterada.

4.ª El Contratista se obliga á terminar completamente la línea y todas sus dependencias en el término de cinco años, sino ocurriere detencion alguna por parte del Gobierno, los que empezarán á correr y á contarse cuarenta dias despues de la fecha de este contrato. Queda entendido que dicho plazo debe de ser de tiempo útil y expedito y salvo los casos fortuitos ó de fuerza mayor, como revoluciones, terremotos, inundaciones y demas reconocidos por derecho.

5.ª El Contratista se obliga á asegurar y garantizar al uso público la construccion de la obra hasta tres años despues de concluida y entregada, quedando responsable durante ese tiempo á reparar á su costa los daños procedentes de vicio ó mala ejecucion; pero no los ocasionados por otras causas ó por los mismos casos fortuitos mencionados en el artículo anterior.

6.ª Serán libres de todo derecho fiscal ó municipal, así como de derechos de muellaje ú otros especiales, todos los útiles, herramientas, máquinas, durmientes y demas materiales de construccion que se introduzcan para la obra, debiendo el contratista justificar ante la autoridad competente que se destinan al camino.

7.ª Será igualmente libre de todo impuesto ó contribucion, la importacion de la pólvora de minas ó de cualquiera otra materia esplosiva ya en uso, ó que en lo adelante se usare para trabajos de igual naturaleza: ó

bien, se permitirá al contratista la fabricacion de dichos artículos en las cantidades que estimare necesarias para la prosecucion de la obra.

8.ª Serán igualmente libres, conforme al artículo 6.º, y por todo el tiempo que dure la construccion del ferro-carril, los víveres y demas artículos necesarios, que se importen para los empleados, operarios y trabajadores de la línea. Se considerarán como víveres, la carne fresca, seca ó salada, las papas, el arroz, ají, manteca, grasa, pescado seco ó salado, frejoles, garbanzos, galletas y harina, y se calcularán en proporcion al número de trabajadores á razon de una racion de armada. Bien entendido que en la presente exencion queda inclusa la importacion de avena, cebada ó pasto seco para el consumo de las bestias que tenga el contratista al servicio de la empresa.

9.ª El contratista podrá introducir trabajadores del extrangero, y las contratas que con ellos se celebren serán válidas y obligatorias en cuanto no se opongan á las leyes del país, quedando obligado el Gobierno á interponer su autoridad para que sean respetadas y cumplidas. Los Agentes Diplomáticos y Consulares del Perú llamados á intervenir en la celebracion ó legalizacion de las mencionadas contratas, no podrán en ningun caso exijir otro derecho que el de un sol ó su equivalente, conforme á lo dispuesto relativamente á los colonos chinos.

10. El contratista hará con sus propios trabajadores el servicio de los puertos, y todos los demas que tengan relacion inmediata con la construccion del ferro-carril.

11. Los operarios, trabajadores y empleados de la

línea, quedan exceptuados de todo servicio militar, civil ó concejil, durante la obra y hasta su final construccion y entrega al Supremo Gobierno, salvo el caso de guerra exterior para los peruanos.

12. El Gobierno cede grátis al contratista los terrenos de la propiedad del Estado que sean necesarios para el ferro-carril y sus dependencias: en cuanto á los terrenos municipales y de propiedad particular, el Gobierno facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzada y serán indemnizados por el contratista.

13. El contratista estará ámpliamente facultado para tomar y conducir de cualquier manantial de agua, rio, estero, laguna, etc., toda la que estime necesaria para el consumo y servicio de los trabajadores, para los trabajos mismos, para las locomotoras, tanques etc.

14. El contratista podrá trasportar y conducir gratuitamente por el ferro-carril de Mejía á Arequipa, todos los materiales, máquinas, herramientas y demas útiles y efectos destinados al ferro-carril de Puno, y del mismo modo á todos sus empleados, operarios y peones, mientras dure la construccion de la obra.

15. El Gobierno pagará á D. Enrique Meiggs ó á sus herederos, albaceas ó legítimos representantes, por la construccion de la vía, estaciones y demas dependencias, máquinas, carros y demas útiles y enseres especificados en las bases del decreto de 25 de Setiembre último, la suma total de veinticinco millones de soles (S. 25.000,000) en moneda corriente del Perú, cuyo pago se verificará en la forma siguiente: El Gobierno, cuarenta dias despues de otorgada la escritura, pondrá en calidad de depósito en un Banco de es-

ta capital, ó en cualquiera de las casas consignatarias del guano en Lima, Europa ó Estados Unidos de America, la suma de cinco millones do soles (5.000,000) que se invertirán precisamente en la compra de rieles, maderas, durmientes, herramientas, víveres y demas útiles y efectos necesarios, cuya compra se hará bajo las órdenes é inspeccion del contratista ó de sus ajentes, siendo obligacion del depositario abonar en el acto y sin dilacion alguna el valor de las facturas que se le presenten, y que deben estar certificadas y legalizadas por los Agentes diplomáticos, consulares ó financieros del Perú, residentes en los lugares en que se realicen las compras, en el caso de que éstas se efectúen en el extranjero, ó por persona ó autoridad competente, si se efectuaren dentro del territorio de la República. El resto del precio total estipulado le será abonado al contratista, ó á quien legítimamente represente sus derechos y acciones, en armadas mensuales correspondientes á los trabajos hecho durante el mes respectivo, y cuyo importe debe estar en justa proporcion con dicho costo total de la obra, debiendo el contratista, para que tenga lugar el pago, presentar el correspondiente certificado del ingeniero ó ingenieros á quienes encargue el Supremo Gobierno la inspeccion de los trabajos del ferro-carril. Concluido éste, se hará liquidacion de cuentas, entregándose al contratista el saldo, si alguno hubiere, que resultase á su favor.

16. Los certificados del Ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion de la obra, serán suficientes, sin otro requisito, para que el Depositario ó quien deba hacer efectivo el pago, entregue al contratista ó á sus representantes legales, su importe respectivo;

observándose sobre este punto lo establecido para el ferro-carril de Mejia á Arequipa.

17. El contratista se obliga á pagar al Estado la multa de veinte mil soles por cada mes que exceda de los cinco años del plazo estipulado en el artículo 4.°, y el Gobierno, por su parte, se obliga á pagar al contratista la prima de veinte mil soles por cada mes de ménos de los expresados cinco años.

18. Si por cualquiera acontecimiento, el Gobierno dejare de pagar tres mesadas consecutivas, pudiendo ocasionar con esta falta la paralizacion del trabajo; queda plenamente facultado el contratista, bien para suspender los trabajos, sin renunciar por ello el derecho de exijir el cobro de lo debido, con el interés corriente en la plaza de Lima, y los daños y perjuicios que se le ocasionen, ó bien para continuar la obra hasta su conclusion con los capitales que pueda proporcionarse, de los intereses que haya pagado y de los perjuicios que hubiese sufrido; hipotecándose para este efecto, y desde ahora para entónces, todos los materiales, herramientas y útiles que existan en el lugar del trabajo ó fuera de él, pertenecientes al camino y que hayan sido adquiridos con el dinero del Estado, comprendiéndose ademas en esta hipoteca especial, toda la parte de obra ya hecha en el ferro-carril de Arequipa á Puno hasta el momento de la suspension del pago.

19. Si el contratista, por su parte, suspendiese los trabajos de la obra por tres meses ó mayor tiempo, el Supremo Gobierno queda autorizado, salvo los casos mencionados en el artículo 4.°, por ese solo hecho, para declarar fenecido el contrato, por sí solo, y exijir

del contratista indemnizacion de daños y perjuicios, por falta de cumplimiento, conforme á la ley.

20. Si al terminarse la obra quedase al contratista una cantidad sobrante de durmientes, rieles, herramientas ú otros cualesquiera materiales y útiles, de que el Gobierno pudiera tener necesidad para el servicio de la línea queda obligado á comprarlos por el costo, segun factura y segun el estado en que se encuentren.

21. El contratista en garantía del fiel cumplimiento de este contrato, dejará en depósito en Arcas fiscales el diez por ciento del importe de cada certificado de pago, á que se refiere el artículo 15 de este contrato, hasta completar la suma de quinientos mil soles (S. 500,000). Estas sumas ganarán el interés de seis por ciento al año, desde el dia de su descuento ó depósito hasta el de su restitucion, que será el dia en que se entregue el camino al Gobierno á entera satisfaccion de Ingeniero ó Ingenieros Inspectores. El contratista se reserva á sí propio el derecho de sustituir dichas sumas con el depósito en cantidades iguales de bonos del Estado, que ganen el mismo interés, y verificado éste podrá exijir la devolucion inmediata de los depósitos parciales ya hechos.

22. Cualesquiera diferencias que se susciten entre el Supremo Gobierno del Perú y el contratista, sus herederos, albaceas ó legítimos representantes sobre la inteligencia y ejecucion de este contrato, serán sometidos á los Tribunales de la República, no pudiendo en ningun caso ocurrir á otros medios que no sean los permitidos por las las leyes á los ciudadanos del Perú.

Bajo las bases y condiciones que anteceden tambien me hallo dispuesto á llevar á cabo la obra á que se contrae la presente propuesta y á dar en el dia principio á los trabajos.

En tal virtud.—A V. E. suplico que, habiéndola por presentada en la forma mas conforme á derecho, juntamente con todos los anexos mencionados en mi otra propuesta, se sirva tomarla en consideracion y resolver lo que estime mas justo y conveniente.

Lima, Noviembre 3 de 1899.

Excmo. Señor:
Enrique Meiggs.

Lima, Noviembre 4 *de* 1869.

Uniéndose las anteriores propuestas presentadas para la construccion del ferro-carril trasandino de Arequipa á Puno, pásense á la junta de ingenieros, compuesta de D. Federico Hohaguen, D. Pedro Marzo y D. Felipe Arancibia, para que con vista de los estudios, planos, perfiles y presupuestos de dicha obra, emitan su informe con arreglo á lo prevenido en el artículo 3.° de la ley de 8 de Marzo de 1864.—*Secada.*

EXCMO. SEÑOR.

Cumpliendo con el supremo decreto que antece en conformidad del artículo 3.° de la ley de 8 de Marzo de 1864, la Comision compuesta de los ingenieros del Estado que suscriben, ha examinado los planos, presupuestos y propuestas relativas al ferro-carril de Arequipa á Puno, y en su virtud tiene el honor de emitir las observaciones slguientes:

Primero. Planos—El plano, perfiles y memoria descriptiva del trazo, revelan de un modo elocuente la inteligencia y prevision con que han sido estudiados las dificultades que el terreno presenta, y en cuyos detalles y soluciones no puede penetrar la Comision, por no poder trasladarse al terreno para comprobarla; sin embargo y con referencia al perfil, creemos que al realizarse la obra, deberá el Supremo Gobierno ordenar al Ingeniero inspector que exija se desarrolle la línea en el espacio comprendido entre las estacas 1,346 á 1,363 en los términos que el terreno permita, de modo que se conserve el gradiente máximo del (4 p.%) cuatro por ciento exijido por la ley, en vez del 4,358 p.% que figura en el proyecto. Por lo demas, este nos parece enteramente racional y conforme.

2.ª *Presupuesto.*—Con respecto á los precios calculados para mano de obra, material rodante, etc. y en armonia con la opinion de los ingenieros señores Backus y Malinowski, nos parecen igualmente aceptables, máxime al tener en cuenta las dificultades de todo género con que debe lucharse en construcciones de esta clase y que deben emprenderse á trece y catorce mil piés sobre el nivel del mar.

3.ª *Propuestas.*—Para la realizacion de esta grande obra, llamada á fomentar é impulsar el desarrollo de transacciones inmensas, que llevaráu en pos de sí el engrandecimiento directo de una parte considerable del Sur de la República, se han presentado cuatro propuestas: dos de D. Enrique Meiggs y dos de D. Antonio Salinas. En todas se aceptan como fundamento los planos aprobados y las bases prefijadas por el Supremo Gobierno, diferenciándose entre sí tan solo en el

sistema de pago: la 1.ª propuesta de cada uno de los proponentes se refiere al pago en dinero efectivo; la 2.ª, en bonos. En esta parte como en las demas, los interesados siguen un paralelo tan marcado, que la comparacion de sus respectivas propuestas, se hace muy fácilmente segun puede observarse en los cuadros que siguen:

PRIMERA PROPUESTA EN DINERO EFECTIVO.

CLAUSULAS.	SEÑOR MEIGGS.	SEÑOR SALINAS.
Importe de la obra.	S. 25.000,000.....	S. 26.000,000.....
Término fijado para la conclusion.	5 años.....	6 años.....
Garantía para el cumplimiento.....	El 10 p. % del valor de cada mesada hasta completar la suma de 500,000.	A los 30 dias de firmada la escritura S. 40,000 en bonos del Crédito público ó con 10 fiadores por soles 4,000 cada uno.
Depósito que el gobierno debe hacer para compra de herramientas, máquinas, &.....	S. 5.000,000.....	S. 6.000,000.
El resto del valor de la obra.....	En mesadas proporcionadas al trabajo hecho, segun los certificados del ingeniero inspector del Estado.	85,000 soles por cada milla de camino abierto y 35,000 S. por cada mlila concluida.

No hay nada que agregar en favor de la propuesta del señor Meiggs á lás notables diferencias que arroja este cuadro. Sin embargo, debemos observar que se mas justo y legal pagar por mesadas proporcionadas al trabajo hecho, que aceptar un precio fijo por milla, porque si es verdad que habrán millas que cuesten mas que el precio fijado por el señor Salinas, en cambio tambien habrá muchas en que el costo sea muy inferior; y nada obliga al empresario á empezar por un punto de preferencia á otro, ui seria justo imponerle tal condicion.

SEGUNDA PROPUESTA EN BONOS DEL ESTADO.

CLAUSULAS.	SEÑOR MEIGGS.	SEÑOR SALINAS.
Importe de la obra	S. 32.000,000 en bonos al 6 p. % de intereses y 1 p. % de amortizacion durante 10 años y 2 p. % despues.	S. 33.000,000 en bonos al 6 p. % de intereses y 2 p. % de amortizacion desde el principio.
Depósito del Gobierno.....	10 millones á los 40 dias de firmada la escritura, la mitad (5.000,000 destinada al pago de facturas, como en la primera propuesta, siendo de cuenta del Estado el servicio de intereses; los otros cinco destinados al pago de mensualidades, quedando el servicio de intereses á cargo del empresario.	Luego que se hayan vendido un millon doscientas libras esterlinas, su producto se entregará al empresario, comenzando entónces á contarse los términos.
Modo de pagar la obra.....	Por mesadas proporcionadas al trabajo hecho.	4.000,000 libras esterlinas por cada 14 millas de camino concluido

RESUMEN.

Si del análisis que precede pasamos al de los antecedentes personales, fácilmente se comprenderá que la ventaja es muy notoria, pues al gran crédito que como empresario de ferro-carriles, goza el señor Meiggs, se agrega la circunstancia de la regularidad con que hasta ahora lleva los trabajos de la línea de Arequipa y las facilidades y recursos con que para obras semejantes dispone, ventajas todas que contribuyen á inspirar la mayor confianza respecto al éxito feliz de las obras que se le confien.

Por lo tanto la Comision cree llenar su deber al recomendar que se le dé la preferencia para el contrato definitivo al señor D. Enrique Meiggs, con arreglo á la 1.ª ó 2.ª de sus propuestas, lo cual será materia de la competencia de la Comision financiera.

Lima, y Noviembre 6 de 1869.

Excmo. señor—

Pedro Marzo. *Federico Hohaguen.*

Felipe Arancibia.
Ingeniero.

Lima, Nobiembre 6 de 1869.

Habiendo la junta de ingenieros expedido el informe que se pidió por decreto de 4 del actual, pásese este

expediente á la Comision de los comerciantes, señores D. Dionisio Derteano, D. Julian del Valle y D, Tomás Goin, quienes en vista de los estudios y trabajos practicados para la construccion del ferro-carril trasandino de Arequipa á Puno, cumplan con lo dispuesto en el artículo 4.º de la ley de 8 de Noviembre de 1864, formulando al efecto el respectivo proyecto de contrato.—*Secada.*

INFORME

SOBRE EL FERRO-CARRIL DE AREQUIPA A PUNO.

EXCMO. SEÑOR:

Deseando corresponder dignamente á la confianza depositada en nosotros por el Supremo decreto de 6 del corriente, hemos examinado con detencion el expediente de la materia, y minuciosamente discutido las cuatro propuestas presentadas para la construccion del ferro-carril que debe unir las ciudades de Arequipa y Puno. Por consecuencia de ese estudio, hemos acordado no tomar en consideracion las dos que se refieren al pago inmediato de la obra en dinero sonante; puesto que ni el Estado tiene en la actualidad numerario disponible con ese objeto, ni hay entre las muchas leyes expedidas sobre vías férreas, ninguna que autorize al Gobierno para contratarlas en la forma indicada. Apesar de imposible por ahora, seria pues ilegal é inconsistente el contrato que sobre esa base se celebrara.

De las otras dos propuestas, una del señor D. Enrique Meiggs y la otra del señor D. Antonio Salinas,

tampoco hay ninguna completamente aceptable en su conjunto; tanto porque ámbas, aunque en diverso grado, tienen vacios que deben llenarse en guarda de los intereses fiscales, cuanto porque la primera, que es á todas luces preferible por el menor precio, por el modo de abonarlo, por el mas limitado plazo de construccion, por la mayor cantidad de garantía y por otras muchas circunstancias que es fácil conocer comparándolas, adolece del muy grande defecto de estipular que los bonos que han de emitirse para el pago de la obra, tengan desde el principio y durante los diez primeros años, un 1 p°₀ de amortizaciou anual. Tal exijencia está en abierta contradiccion con lo dispuesto en el art. 2.° de la ley de 15 de Enero del año corriente, y de manera alguna es conciliable, ni con el espíritu, ni con la letra de la ley de 8 de Noviembre de 1864, destinada exclusivamente á garantizar, un interés de 7 p°₀ á los empresarios que por su cuenta y á su costa construyan los ferro-carriles nacionales.

Por estas consideraciones, y porque conforme al inc. 4.° art. 1.° de esta última ley, está en las facultades de la Comision á que tenemos la honra de pertenecer, formular como mejor le parezca, el proyecto de contrato, nos hemos resuelto despues de muy maduro exámen, á redactar el que ahora acompañamos; en que tomando por base alguna, de las cláusulas de los propios licitadores, hemos modificado otras y agregado otras de tan evidente justicia como de manifiesto provecho, ó al ménos, seguridad para el Estado.

Penosa tarea y hasta ofensiva á la ilustracion de V. E. seria señalar una por una estas innovaciones; y por lo mismo solo apuntarémos las mas importantes.

Desde que el ferro-carril que se trata de implantar no es en rigor sino la continuacion de el de Mejia á Arequipa, parece natural que ámbas líneas sirvan de hipoteca á los bonos que van á emitirse para la construccion de la primera. Y como con otra doble garantía especial los bonos tendrán toda la seguridad, y por consiguiente toda la estimacion posible, nos hemos decidido á proponerla, fuera, se entiende, de la responsabilidad general de todos los bienes y rentas del Estado; en lugar de la apremiante y peculiarísima hipoteca sobre los productos del huano (despues de cubierta la deuda externa) que bajo diversas formas han solicitado los dos proponentes.

En vez de aceptar la idea de que se conceda al contratista libre y gratuitamente tránsito por el ferro-carril de Mejia á Arequipa de todos los artículos y personas destinadas á la construccion del de Puno, hemos pensado que era bajo muchos conceptos preferible darle al empresario en administracion la primera línea, por todo el tiempo que tarde la fabricacion de la primera con la condicion de que pague por via de arrendamiento un 3 p°₀ durante los tres primeros años y un 4 p°₀ durante los años restantes, sobre el capital empleado de doce millones de soles. Esta estipulacion tiene, á nuestro juicio, las siguientes ventajas, á cual mas importantes: evitar las dificultades y complicaciones que para ámbos contratantes habrá precisamente de traer en su aplicacion el uso de aquella absoluta franquicia: ahorrar en favor del Tesoro Nacional los gastos de conservacion de la vía, que por pequeños que se supongan, no pueden bajar de doscientos mil soles al año, y que ahora deberá hacer por su cuenta el contratista, como

administrador de la línea: obtener en beneficio del Estado, ademas de esta economía, un rendimiento inmediato, seguro y no de poca consideracion, por una obra, cuyo producido nunca ha podido calcularse en tan elevada cifra: y establecer un precedente, que alentando las esperanzas de provechos ciertos, abra mas fácil campo á la plantificacion de las otras líneas férreas que el pais necesita.

Aunque los proponentes solo han ofrecido en garantía del cumplimiento del contrato que con ellos se hiciera, el uno, una fianza de 40 mil soles, y el otro, una reserva en depósito de 500 mil; nosotros hemos extendido esa reserva hasta un millon de soles. Y á la verdad que lo hemos hecho mas que por estricta justicia, por un exceso de escrupulosa cautela; pues que debiendo entregarse el precio de la obra en tres partes y siempre por razon de materiales comprados, de trabajos en ejecucion efectiva ó de las secciones de camino conforme se vayan entregando, es claro que en poder del contratista, jamas habrá dinero ninguno del Estado que no esté representado en valores reales. Mas bien hay cierta especie de anticipacion por parte del contratista, ya que éste recibe en bonos á la par el valor, estimado en numerario metálico, de los artículos, trabajos y secciones que acabamos de mencionar.

No hemos vacilado en acordar exenciones para la introduccion de materiales, víveres y pólvora, para el pago de timbres y facilidades para la contratacion de trabajadores en el extrangero, para la adquisicion de agua. y para la expropiocion de terrenos, cualquiera que sea el dueño, porque esta es ya la práctica constantemente sancionada en esta especie de contratos; porque tales concesiones tienden naturalmente á dismi-

nuir el precio de la obra, y porque, á nuestro juicio, no deben economizarse, cuando no se dañan derechos ajenos, y cuando quedan, como ahora lo están en nuestro proyecto, suficientemente aseguradas la soberanía y la fiscalizacion que debe ejercer el Estado.

Respecto de los bonos que han de emitirse en pago, despues de establecer las bases generales sobre el valor á la par en que ha de aceptarla el contratista y sobre su servicio de amortizacion é intereses, hemos reservado para un decreto especial la reglamentacion de mil circunstancias secundarias, pero no por eso de escasa gravedad, que deben tenerse en cuenta y sobre las que el Ministerio de Hacienda necesita conservar cierta libertad de accion.

Sobre el último recurso del señor Salinas que recientemente se ha mandado agregar al expediente, sensible nos es expresar que ha sufrido una equivocacion, al considerar como perjuicio fiscal el 1 p°₀ que el señor Meiggs ha propuesto para la amortizacion durante los diez primeros años de los bonos que van á emitirse. No hay gravámen en anticipar una amortizacion que debe hacerse mas tarde, desde que los bonos tienen siempre que ser amortizados en su totalidad, y desde que toda amortizacion produce el efecto inevitable de ir disminuyendo la deuda. Por este motivo y principalmente porque hemos rechazado como ilegal la cláusula que sirve de comparacion y de tema al señor Salinas, nos abstenemos de dictaminar sobre el particular.

Nos hemos abstenido igualmente de todo estudio relativo á los planos, trazo y presupuesto de la línea, tanto porque esto exije conocimientos profesionales, de que carecemos, cuanto porque hemos creido que este géne-

ro de exámen no era de nuestra incumbencia, conforme al tenor del inc. 4.° de la citada ley de Enero.

No concluiremos este informe sin manifestar á V. E. que si las condiciones contenidas en nuestro proyecto son aceptadas por el señor Meiggs, merece alcanzar la preferencia, toda vez que su propuesta es la mas barata y que así lo ha reconocido la Comision de ingenieros en el informe que precede. En todo caso, el Supremo Gobierno consultará los intereses nacionales, quedándonos la satisfaccion de haber desempeñado este trabajo con la mas patriótica intencion.

Lima, Noviembre 24 de 1869.—*Dionisio Derteano—Julian del Valle y Seone—Thomas Goin.*

PROYECTO

DE CONTRATO, PARA LA CONSTRUCCION POR CUENTA DEL ESTADO DEL FERRO-CARRIL TRASANDIN O ENTRE AREQUIPA Y PUNO.

El Supremo Gobierno de la República del Perú comisiona por este contrato á D. para la construccion y plantificacion de un ferro-carril entre las ciudades de Arequipa á Puno, bajo las bases y condiciones siguientes:

PRIMERA.

Don por sí, sus herederos, albaceas y legítimos representantes se obliga á construir y plantificar el mencionado ferro-carril entre Arequipa y Puno con estricta sujecion á los planos y especificaciones determinadas por el decreto de 25 de Setiembre del presente año, y conforme al trazo final de la indicada via. Estos planos y trazo se archivarán en el Ministerio de Gobierno, rubricados y sellados que sean con la rúbrica del señor Ministro del ramo, y con el sello de su despacho.

SEGUNDA.

Todos los trabajos y obras del arte del referido frero-carril, se harán bajo la inspeccion inmediata y á entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros nombrabrados con ese objeto por el Supremo Gobierno. Los materiales que deben ser de la mejor calidad y de las fábricas y patentes designadas en las especificaciones contenidas en el decreto de 25 de Setiembre, serán comprados en el extrangero ó dentro de la República, conforme á lo dispuesto en el art. 20; pudiendo el Gobierno, si lo tiene á bien, nombrar de su cargo y cuenta, uno ó mas comisionados especiales encargados de inspeccionar dichos materiales, en el lugar en que se efectúen las compras y ántes de su remision al punto de su destino. El certificado de aprobacion que en este caso expidan los comisionados del Gobierno, relevará al contratista de toda responsabilidad futura, respecto á la calidad de los materiales.

TERCERA.

El ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion del ferro-carril, estarán ámpliamente facultados y autorizados para ordenar todas las alteraciones ó innovaciones que juzguen convenientes respecto á la construccion y trayecto de la via, así como igualmente en todo lo relativo á sus accesorios y dependencias; estando, en dicha virtud, obligado el contratista á ejecutar dichas órdenes escritas, siempre que dichas alteraciones no afecten sustancialmente los planos ó el costo de la parte alterada ó innovada.

CUARTA.

Si la obra no se ejecutare conforme al plano y trazo de que habla la cláusula 1.ª ó á las modificaciones de que encarga la 3.ª, ó si hubiera imperfeccion en la ejecucion, y requerido el contratista, para poner el remedio conveniente por el ingeniero inspector, se resistiese alegando razones para justificar su procedimiento, se nombrará un árbitro por cada parte, y lo que estos decidan, ó en caso de discordia, decida el tercero dirimente nombrados por ellos, obligará irremisiblemente al empresario y dará derecho al Gobierno para anular el contrato. La suspension del trabajo por mas de tres meses seguidos, por casos que no sean de revolucion, fuerza mayor ó fortuitos producen igual derecho en favor del Gobierno. En los dos casos precitados de caducidad del contrato, el Gobierno solo estará obligado á pagar la parte de la obra bien ejecutada y los gastos en ella realizados, y el contratista en el deber de indemnizar al Gobierno los daños y perjuicios sufridos por su falta.

QUINTA.

El contratista se obliga á entregar terminada completamen-e la línea y todas sus dependencias en el término de cinco años; los que empezarán á correr y contarse cuarenta dias despues de la fecha de este contrato, salvo los casos fortuitos ó de fuerza mayor, como revoluciones, terremotos, inundaciones y demas reconocidos por derecho, acreditándose oportuna y legalmente. Las refacciones por defectos en la ejecucion de la obra, no suspenden, miéntras se hagan, el curso del plazo mencionado.

SEXTA.

El contratista se obliga á asegurar y garantizar al uso público la construccion de la obra hasta tres años despues de concluida y entregada al Supremo Gobierno; quedando responsable durante ese tiempo á reparar á su costa los daños procedentes de una ejecucion mala ó defectuosa, pero no los ocasionados por casos fortuitos ó de fuerza mayor de que habla la cláusula precedente. No se comprende en el tiempo de la garantía el que emplée el contratista en las reparaciones á que está obligado.

SEPTIMA.

Serán de libre exportacion y exentos de todo derecho fiscal, municipal ó de puerto durante el término del contrato los artículos siguientes: 1.° máquinas, rieles, durmientes, herramientas, material rodante y demas que se empleen en este género de obras; 2.° víveres para los trabajadores, entendiéndose por tales, carne fresca ó salada, papas, arroz, ají, manteca, pescado seco, frejoles, garbanzos, galletas y harina; 3.° víveres para las bestias como avena, cebada y pasto seco; y 4.° pólvora de minas, y cualquiera otra materia explosiva descubierta, ó que en adelante se descubriese. El contratista estará obligado á acreditar el objeto de la internacion y á introducir solo en la cantidad que necesite segun las circunstancias y las exijencias de la obra; y el Gobierno conserva el derecho de establecer con este objeto y con el de precaver toda ocasion de contrabando, las reglas y formalidades que creyere conveniente.

Si el contratista quisiere fabricar la pólvora de mina ó la materia explosiva que requiera el trabajo, podrá

autorizarlo tambien el Gobierno, prévio el otorgamiento de fianzas y demas seguridades que estimare preciso establecer.

OCTAVA.

El contratista podrá introducir trabajadores del extrangero; y las contratas que con ellos celebrase serán válidas y obligatorias en cuanto no se opongan á las leyes del pais, quedando obligado el Supremo Gobierno á interponer su autoridad para que sean respetadas y cumplidas. Los agentes diplomáticos ó consulares del Perú llamados á intervenir en la celebracion ó legalizacion de dichas contratas, no podrán en ningun caso exijir otro derecho que el de un sol ó su equivalente conforme está ordenado respecto á los colonos chinos.

NOVENA.

El contratista está facultado para hacer con sus propios trabajadores el servicio de los puertos, en cuanto solo se relacione directa ó indiroctamente con la construccion del ferro-carril, y siempre que no se oponga á los Reglamentos de Aduana y á la policía de los puertos.

DECIMA.

Los peones, eperarios y empleados de la línea quedan exceptúados de todo servicio militar, civil ó consejil, durante la obra y hasta su final construccion y entrega, salvo el caso de guerra exterior en que el Perú sea beligerante.

UNDECIMA.

El Gobierno concederá gratuitamente al contratista

el uso de todos los terrenos de propiedad del Estado que sean necesarios para el ferro-carril, sus dependencias y sus edificios, tanto estables como provisionales. Si el contratista necesitase ademas algunos terrenos municipales, de la Beneficencia ó de particulares, el Gobierno le facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzosa. Esta se hará por cuenta y costo del contratista.

DUODECIMA.

El contratista estará ámpliamente facultado para tomar y conducir de cualesquiera manantiales de agua, sean rios, esteros, lagunas, etc., toda la que estime necesaria para el consumo y servicio de los trabajadores, para los trabajos mismos, para las locomotoras, tanques y demas usos relativos al ferro–carril, salvo los derechos de tercero.

DECIMATERCIA.

Las condiciones de que se ocupan las dos últimas cláusulas, solo tendrán la duracion del contrato, pues terminado éste, han de volver los terrenos y aguas á que se refieren al dominio y uso del Estado.

DECIMACUARTA.

Como medio de facilitar y acelerar la construccion del ferro-carril trasandino, que es la prolongacion y el complemento natural del ferro–carril de Mejia á Arequipa, por el cual deben trasportarse los materiales, máquinas, útiles, herramientas etc., lo mismo que los peones y operarios destinados á aquel, se concede al

contratista la administracion de dicho ferro-carril de Mejía á Arequipa, cuando esté terminado, con la obligacion de pagar al Fisco, durante los tres primeros años, el tres por ciento de interes sobre los doce millones, costo total de la obra, ó sean 300,000 soles al año, y el cuatro por ciento por los otros dos años, ó sean 480,000 soles anuales, completándose así los cinco años en que debe quedar concluido el ferro-carril trasandino. El contratista se obliga por su parte á devolver dicha línea en el mismo estado que la reciba, sin mas deterioro que el proveniente del uso natural de ella, sus materiales y dependencias.

En cuanto á las tarifas de trasporte de pasageros y carga, regirán las estipuladas por el Supremo Gobierno con los Sres. Patricio Gibbson y José Pickering en las cláusulas 17, 18 y 19 del contrato de 10 de Diciembre de 1864, sin que esto obste para que el Gobierno, de acuerdo con el empresario, haga las alteraciones que crea convenientes.

DECIMA-QUINTA.

Comprendiendo el trazo final diferentes secciones, queda estipulado que si al Supremo Gobierno le conviniese recibir la línea por secciones, estará el empresario obligado á entregarla de este modo; en cuyo caso, el empresario podrá servirse gratuitamente de la seccion entregada, para la conduccion de los víveres, máquinas, herramientas, y demas artículos, lo mismo que empleados y operarios destinados al servicio del ferro-carril.

DECIMA-SEXTA.

Para que el Gobierno se dé por recibido de la vía ó de las secciones segun lo pactado en la cláusnla anterior, presentará el empresario el respectivo certificado del Ingeniero en jefe, por el que conste hallarse realizadas las condiciones de este contrato, y expedita la seccion ó vía para el tráfico público: extendiéndose del acto material de la entrega una acta, que firmarán el contratista ó su representante, el Ingeniero en jefe y la autoridad ó persona comisionada por el Gobierno.

DECIMA-SEPTIMA.

El Supremo Gobierno de la República del Perú se obliga á pagar al contratista Don.....ó á sus herederos, albaceas, ó legítimos representantes de sus derechos y acciones, por la construccion del ferro-carril trasandinu de Arequipa á Puno, es decir, por la vía férrea con todos sus edificios y dependencias provistas y equipadas de todas las máquinas, útiles y enseres enumerados en las especificaciones generales que sirven de base á este contrato la suma total de *treinta y dos millones de soles*, en bonos emisibles, conforme á la ley de 15 de Enero de 1869 y aceptables á la par por el contratista. Por manera que los bonos antedichos deberán ganar el seis por ciento de interes al año y tener un fondo de amortizacion acumulativo de dos por ciento, despues de los diez primeros años.

DECIMA-OCTAVA.

La amortizacion de estos bonos se verificará por sor-

teo y á la par; y tanto ella como el pago de intereses se efectuará por semestres vencidos y en las plazas de su emision por los Agentes financieros de la República del Perú el 1.° de Enero y el 1.° de Julio de cada año. Esto no obsta para que el Gobierno de acuerdo con los tenedores haga amortizaciones extraordinarias convencionalmente.

Los bonos llevarán la fecha de este contrato y serán firmados por el comisionado nombrado *ad hoc* por el Supremo Gobierno del Perú.

La emision de los bonos podrá tener lugar en el Perú, Lóndres, Paris, Frankfort y Nueva-York, debiendo quedar depositados seis meses despues de la escritura de adjudicacion en un Banco ó Casa comercial de Europa ó América á satisfaccion mútua del Gobierno y del contratista.

Los Bancos referidos anteriormente tendrán por hipoteca especial y solidaria, el valor y producto del ferro-carril de Arequipa á Puno, los de el de Mejia á Arequipa, y ademas por garantia general los bienes y rentas nacionales.

DECIMA-NÓVENA.

El Gobierno fijará por un decreto especial, la forma, séries y demas condiciones de emision, amortizacion y pago de intereses, que no estén previstos en este contrato, y que no oponiéndose á él, sean indispensables para la mayor estimacion y mejor servicio de dichos bonos.

VIGESIMA.

El pago del precio total estipulado por la obra se hará efectivo en el órden y forma siguiente:

1.° El Gobierno, cuarenta dias despues de otorgada la escritura, pondrá en calidad de depósito en un Banco ó casa comercial de esta capital, á satisfaccion mútua de las partes contratantes, la suma de diez millones de soles [S. 10.000,000] en obligaciones provisionales giradas por la Direccion General de Hacienda contra la caja Fiscal de Lima que ganará un seis por ciento de interes al año.

Estas obligaciones servirán de suficiente título para cambiar á la par los bonos en las plazas donde el tenedor tenga por conveniente hacer la conversion.

2.° El objeto de este depósito es el siguiente: Cinco millones ó sea la mitad del valor de las referidas obligaciones, se invertirán precisa é indispensablemente en la compra de rieles, maderas, durmientes, máquinas, herramientas, víveres y demás útiles y artículos destinados al ferro-carril; cuya compra se hará bajo las órdenes del contratista ó sus agentes y bajo la inspeccion del comisionado ó comisionados que el Gobierno nombre, si lo tiene por conveniente. Es obligacion del depositario abonar en el acto y siu dilacion alguna en dichas obligaciones y á la par, el importe de las facturas que se le presenten y que deben estar certificadas ó legalizadas por los Agentes diplomáticos consulares, y financieros de la República del Perú, residentes en los lugares en que se realizaren dichas compras, en el caso de que éstas se efectúen en el Extrangero. Los intereses correspondientes á las obligaciones entregadas para atender á los pagos determinados en esta cláusula, hasta la suma de cinco millones de soles (S. 5:000,000) correrán de cargo y cuenta del Estado, desde el dia en que con dichas obligaciones se verifique el pago.

Los cinco millones restantes se aplicarán al pago del trabajo hecho en cada mes respectivo y asi mismo al pago del importe de cualesquiera materiales, herramientas, víveres y otros artículos comprados para el uso, consumo y servicio del ferro-carril ó de sus trabajadores. Queda estipulado que los intereses correspondientes á estos segundos cinco millones de soles, en obligaciones en depósito, serán de cargo y cuenta del contratista, desde la fecha en que se entreguen hasta aquella en que el expresado contratista tenga derecho á percibir su importe en pago del certificado del ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion de la obra por trabajos ya hechos, ó bien á mérito de las facturas que en debida forma presentare al referido depositario.

3.° El resto del precio total estipulado se abonará al contratista en mesadas mensuales correspondientes á los trabajos ejecutados durante el mes respectivo, y cuyo importe debe estar en justa proporcion con dicho costo total. Para que tenga lugar el pago, el contratista presentará mensualmente al depositario de los bonos ó á su agente en Lima, el certificado del ingeniero ó ingenieros nombrados por el Supremo Gobierno para la inspeccion de los trabajos del ferro-carril; siendo entendido que el valor de los bonos en circulacion, nunca será mayor que el que represente el trabajo ejecutado y los materiales acumulados para la obra.

VIGESIMA-PRIMERA.

Si el Gobierno dejare de cubrir por su falta consecutivamente tres de las mesadas de que habla el artículo precedente, el contratista tendrá derecho, no solo á

cobrar lo debido y sus intereses legales, sino tambien la indemnizacion de los daños y perjuicios sufridos por el retardo.

VIGESIMA-SEGUNDA.

El depositario de los bonos llevará una cuenta corriente general de intereses entre el Supremo Gobierno de la República del Perú y el contratista del ferro-carril de Arequipa á Puno, y al hacerse la liquidacion, cada seis meses, se entregará á éste el saldo, si alguno hubiese que resultase á su favor; y si lo hubiese en contra, se le cargará en parte del primero ó primeros pagos que haya de hacérsele.

VIGESIMA—TERCIA.

Los certificados de pago firmados por el ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion de la obra, serán suficientes sin otro requisito, para que el depositario de los bonos ó su ajente en Lima, entregue en el acto al contratista ó á quien legalmente lo represente, lsu importe respectivo: computándose los intereses de los bonos que se le entreguen, desde la fecha de los certificados.

VIGESIMA—CUARTA.

El contratista se obliga á pagar la multa de veinte mil soles por cada mes qne exceda de los cinco años de plazo estipulado en el artículo 5.°, y el Supremo Gobierno, por su parte, á pagar al contratista la prima de veinte mil soles por cada mes de ménos de los expresados cinco años.

VIGESIMA—QUINTA.

Si despues de terminada y entregada la obra quedase al contratista una cantidad sobrante de durmientes, rieles, herramientas, ú otros cualesquiera materiales y útiles de que el Gobierno pueda tener necesidad para el uso y servicio de la línea, puede el Gobierno comprarlo por el costo, segun factura y segun el estado en que se encuentren.

VIGESIMA—SEXTA.

El contratista en garantia del fiel cumplimiento de este contrato, dejará en depósito en Arcas fiscales, el diez por ciento en bonos del importe de cada uno de los certificados por trabajos hechos hasta el completo de un millon de soles. Este depósito será devuelto al contratista cuando terminen las responsabilidades contraidas por este contrato, abonándole entretanto por dichos bonos depositados el respectivo interes.

VIGESIMA—SEPTIMA.

De este fondo depositado en la parte necesaria, se harán efectivas llegado el caso, la indemnizacion de que se ocupa la cláusula 4.ª y las multas al contratista de que habla el artículo 21.

VIGESIMA—OCTAVA.

Cualesquiera diferencias que se susciten entre el Supremo Gobierno del Perú y el contratista Don.....
.....sus herederos, albaceas ó los que legítimamente representen sus derechos y acciones,

sobre la inteligencia y ejecucion de este contrato, serán sometidos á los tribunales de la República, no pudiendo en ningun caso ocurrirse á otros medios que no sean los permitidos por las leyes á los ciudadanos del Perú.

VIGESIMA-NONEVA.

Los derechos que este contrato dá y las obligaciones que impone al contratista, no se suspenderán por enfermedad de él, y son trasmisibles en caso de muerte á sus herederos y sucesores.

TRIGESIMA-PRIMA.

Este contrato no puede traspasarse ó trasferirse por el contratista á otra persona, bajo pena de nulidad, sin prévio acuerdo del Gobierno, consignado en escritura pública.

TRIGESIMA-SEGUNDA.

Versando este contrato sobre la construccion de una obra por cuenta del Estado, se extenderá la escritura correspondiente, con exencion del pago de la contribucion de timbres.

Lima, Noviembre 24 de 1869.—*Dionisio Derteano—Julian del Valle y Seoane—Tomas Goin.*

Vista del señor Fiscal de la Excma. Corte Suprema de Justicia.

Lima, 26 de Noviembre de 1869.

Vista al señor Fiscal de turno de la Excma. Corte Suprema de Justicia, debiendo expedir su dictámen, de modo que pueda establecerse uniformidad, entre las bases que se proponen por los comisionados de los ferrocarriles de la Oroya y el de Puno, á fin de que puedan realizarse ámbas obras con íntimas relaciones en los términos del contrato.—*Secada.*

Excmo. Señor.

Abierto el concurso con la convocatoria que se expidió en el Supremo Decreto de 25 de Setiembre último, (registrado en el número 65 tomo 57 de «El Peruano»), para la construccion del ferro-carril trasandino de Arequipa á Puno, que autoriza expresamente el art. 1.° de la ley de 15 de Enero de este año, se han

presentado D. Antonio Salinas y D. Enrique Meiggs, con dos propuestas cada uno, ofreciendo hacer la obra por cuenta del Estado, ya á precio pagadero en moneda corriente, ó ya en bonos.

La Comision de comerciantes ha excluido las propuestas en que el pago debe hacerse en metálico, entre otras fundadas razones, por considerar que el Gobierno no está autorizado para ello. No porque en la actualidad sea mas ventajoso, ni porque el estado de la Hacienda Nacional permita dar la preferencia al pago en metálico, sino únicamente para que quede restablecida la verdad legal, preciso es advertir que el Gobierno tiene facultad de contratar el pago en dinero ó en bonos, segun lo estime conveniente. Por el art. 1.° de la ley de 8 de Noviembre de 1864, ratificada por el art. 1.° de la ley de 15 de Enero, está autorizado para contratar la construccion de ferro-carriles por cuenta del Estado. En la construccion de obras sujetas á las leyes de la compra-venta, el precio se paga natural y legalmente en metálico, que es la moneda corriente, mientras no se pacte lo contrario. La facultad de pagar en bonos no excluye ni restringe la otra; es un medio mas, que el art. 2.° de la citada ley de 15 de Enero ha proporcionado al Poder Ejecutivo para que lo emplee *si lo tiene por conveniente.*

Que no conviene el pago en metálico, se manifiesta con solo recordar que Salinas pide 26.000,000 de soles; y, de ellos, seis millones se depositarán desde luego, para comprar materiales, sin perjuicio de oblarse ademas mensualente 85,000 soles por cada milla de camino listo para recibir durmientes, y 35,000 soles por cada milla concluida; y que Meiggs pide 25.000,000, de

los que cinco millones se depositarán inmediatamente con igual objeto, y, fuera de esa cantidad, se le pagará en cada mes, lo que, segun el total precio convenido, corresponda proporcionalmente á los trabajos hechos. Tan considerables oblaciones, no podrian realizarse sin graves quebrantos del Erario.

De las otras dos propuestas que se pagan con bonos del 6p%, la de Salinas requiere 33 millones de soles, y la de Meiggs 32 millones: se ponen desde luego en circulacion, segun aquella, 6.000,000 S.; y segun esta 5 millones: por la primera se entregarán 2.000,000 S. por cada catorce millas de camino construido; y por la segunda mensualmente lo que corresponda con proporcion al trabajo hecho.

Entre estas propuestas de Salinas y de Meiggs, todas las diferencias favorecen á la de Meiggs, siendo la principal un millon de soles en el precio.

Contra esta ventaja favorable á la propuesta de Meiggs ha alegado Salinas: que, exijiéndose en aquella un fondo de amortizacion del 1 p% anual durante los diez primeros años, y 2 p% anual en lo sucesivo, al paso que solo á los diez años principiará la amortizacion con el 2 p% para los bonos solicitados por él [por Salinas], resultará que hasta entónces habrá costado al Fisco la propuesta de Meiggs 3.200,000 soles mas, por causa de la amortizacion con 1 p%. Mas como tambien para entónces habria disminuido el capital de los bonos destinados á Meiggs, en los mismos 3,200,000 soles amortizados, y no quedarian de todos ellos á los 10 años sino 28.800,000 soles, gravando con el interés anual de 1.728,000 á la vez que en la misma época los bonos destinados á Salinas serian 33.00,000, y su inte-

rés 1.980,000 soles, la consecuencia siempre favoreceria á la propuesta de Meiggs, aun cuando se computasen los intereses respectivos al 1 p% empleado en la anticipada amortizacion.

Sea ó no admisible la circunstancia de amortizacion con el 1 p% en los 10 primeros años, lo evidente es que, aun incluida esta amortizacion, siempre aparece ménos gravosa la propuesta de Meiggs que la de Salinas. Por la calidad de menos gravosa en todo sentido, aquella propuesta tiene derecho de preferencia con relacion á ésta. Si esa calidad proviniera únicamente de la dicha amortizacion inadmisible, en tal caso no deberian quedar pospuestos los derechos de Salinas en comparacion con los de Meiggs. La cláusula de amortizacion en los diez primeros años, aunque se traduzca como mera distribucion de la cuota que la ley de 8 de Noviembre de 1864 permite en clase de garantía temporal del interés, tal cláusula destinada á *bonos* permanentes instituidos por el art. 2.° de la ley de 15 de Enero sobre bases ciertas y determinadas, es contraria al citado art. 2.°, y se tiene por no puesta, sin que por ella se vicie en todo lo demas la existencia de la propuesta para los efectos del concurso.

Si es aceptable, para contratar, aquel de los proponentes arreglado á las bases de la convocatoria, que ha ofrecido mas ventajas ó menos gravámenes; esto no obliga al Gobierno á admitir precisamente sus propuestas en los puntos variables en que cabe la competencia, «ni en aquellos que no sean las bases esenciales dadas en la convocatoria; y menos dá lugar á que puedan introducirse en el contrato otras bases que alteren la relacion comparativa en que se fundó la justa posterga-

cion de los demas proponentes.» En estas palabras repite este ministerio lo mismo que ha dicho en su dictámen sobre el otro concurso para construir el ferro-carril del Callao y Lima á la Oroya.

Ha dicho tambien en ese dictámen; «que dado un presupuesto tan exacto como es posible, contando el Estado con Ingenieros á quienes la ley impone el deber de examinar los estudios de la línea y su costo, no puede dudarse que será palmariamente ventajoso y admisible, por regla general, construir ferro-carriles de cuenta del Gobierno, pagándose en *bonos* la misma cantidad que en *efectivo* señale el presupuesto.»

Esta regla que ha seguido Meiggs en el otro concurso, parece casi la misma que ha observado en el presente al ofrecer por 32.000,000 de S. en bonos este ferro-carril de Arequipa á Puno, cuyo presupuesto efectivo asciende á 31.790,000 S. La Comision encargada de formar el proyecto del contrato, se ha inclinado, puede decirse á la misma regla, admitiendo el precio propuesto por Meiggs ó 32.000,000 de soles en bonos.

Mas, para proceder con acierto, es menester recordar que el presupuesto agregado á este expediente fuć reducido á 30,500,000 de soles en lugar de 31.700,000 soles, por el Ingeniero del Estado D. Gerrit S. Backus, con acuerdo y aprobacion de D. Ernesto Malinowski, Ingeniero del empresario, segun se refiere en el oficio que dirijieron al señor Ministro del Ramo, en 24 de Setiembre último, publicado en *El Peruano* núm 65, tomo 57.

Como para todo caso, y cualquiera que fuera el mé-

rito intrínseco y el éxito de las propuestas presentadas, sea necesario que se rectifiquen las equivocaciones que se notan en el presupuesto, porque este documento segun su propia naturaleza y lo dispuesto en las leyes de 8 de Noviembre de 1864 y 15 de Enero último, sirve de base esencial á las contratas que pueden celebrarse sobre construccion de ferro-carriles; el Fiscal reitera en este punto la peticion que hizo en el citado dictámen, acerca del presupuesto del ferro-carril á la Oroya. «Entre estos dos presupuestos se notan algunas diferencias que V. E. se servirá mandar rectificar, para que el precio menor que de ellos aparezca, sea el que se fije en ámbos á las cosas en que no puede haber precios distintos, cuando son idénticos en el tiempo de su adquisicion, en cantidad, en calidad y procedencia, sin incluir los costos de conduccion que están separadamente calculados.» De esta clase, por ejemplo, es la diferencia que aparece en la tonelada de tornillos, cuyo precio es 100 soles para la vía de la Oroya y 125 soles para la de Puno.

Con estos antecedentes podrá V. E. servirse mandar se contrate con D. Enrique Meiggs, mejor proponente entre los que han concurrido, la construccion del ferro-carril de Arequipa á Puno, por el menor precio en que se convenga bajando de la cantidad que ha exijido en su propuesta.

Con el objeto de «uniformar las bases, indicadas por las comisiones del ferro-carril de la Oroya y del de Puno, á fin de que puedan realizarse ámbas obras, con íntimas relaciones en los términos del contrato,» segun lo prevenido por el señor Ministro de Gobierno en 26 de Noviembre próximo pasado; el Fiscal, á mas de

mantener y establecer todo lo que es esencial en los pactos de esta clase, ha admitido y conciliado en los puntos divergentes de las Comisiones, lo que mejor se conforma con los principios legales, prácticas fundadas, positivas conveniencias del Estado y recíprocos derechos é intereses que debidamente corresponden á los contratantes.

En el dictámen que hoy ha emitido el Fiscal en el expediente sobre la construccion de la vía del Callao y Lima á la Oroya, queda expresado todo el objeto de cada una de las cláusulas comunes á los dos contratos, con las anotaciones peculiares al de la *Oroya*. No es, pues, necesario, en este dictámen, mas que referirse á esas cláusulas, anotando lo peculiar al ferro-carril de Puno.

CLÁUSULAS DEL CONTRATO.

1.ª

NOTA.—[A la cláusula 1.ª, que es obligándose el empresario á construir la obra con sujecion al respectivo trazo aprobado y sellado, debe agregarse: Que, «se de«sarrollará la línea en el espacio comprendido entre las «estacas 1,346 á 1,363, en los términos que el terreno «permita, de modo que se conserve el gradiente máxi«mo del [4 p.%] cuatro por ciento exijido por la ley, «en vez del 3.358 p% que figura en el proyecto.» Así lo ha pedido por unanimidad la Comision de Ingenieros.]

2.ª

NOTA.—[En la 2.ª sobre cumplimiento de las prescripciones contenidas en el Supremo Decreto de convocatoria, debe advertirse que el término para comenzar los trabajos, es de cuatro meses. Así quedará modifica-

da la 3.ª prevencion general de la convocatoria de 25 de Setiembre para este ferro-carril, en que se señaló el plazo de dos meses; y se uniformará con el de cuatro meses que se fijó en la 4.ª prevencion general de la convocatoria de 22 de Marzo para el ferro-carril de la *Oroya.*]

3.ª, 4.ª y 5.ª

[Iguales á las de su referencia.]

6.ª

NOTA.—[El término para entregar concluida la obra será de *cinco años.*]

7.ª

NOTA.—[El aumento de plazo para las suspensiones escusables, será sobre los *cinco años naturales.*]

8.ª, 9.ª, 10.ª, 11.ª, 12.ª, 13.ª, 14.ª, 15.ª, 16.ª, 17.ª, 18.ª, 19.ª y 20.ª

[Iguales á las de su referencia.]

21.ª

NOTA.—[En esta cláusula se agregará: «Que los bonos tienen por garantía solidaria con la especial, el valor y productos del ferro-carril de Mejia á Arequipa.]

22.ª, 23.ª, 24.ª, 25.ª, 26.ª, 27.ª, 28.ª, 29.ª, 30.ª, 31.ª, 32.ª, 33.ª y 34.ª

[Estas cláusulas serán iguales á las de su referencia con esta misma numeracion.]

35.ª

NOTA.—[Sobre *arrendamiento del ferro-carril de Mejia á Arequipa*, por 360,000 soles en cada uno de los tres primeros años, y por 480,000 en cada uno de los dos restantes, rejirá *la cláusula* 14.ª del proyecto que, para el ferro-carril á Puno, ha formulado en este expediente la respectiva Comision.]

En *resúmen*. Debe hacerse en el presupuesto la rectificacion que se indica. Es preferible, para construir por cuenta del Estado el ferro-carril de Arequipa á Puno, la propuesta de D. Enrique Meiggs á la de D. Antonio Salinas; y rebajado el precio que aquel pide, puede contratarse con él, estipulándose las condiciones espresadas.—Lima, á 13 de Diciembre de 1869.—URETA.

Lima, Diciembre 16 *de* 1869.

Entrégucse este expediente á D. Enrique Meiggs, para que exponga lo conveniente con relacion á los puntos principales á que se contrae el Fiscal en su precedente vista.—SECADA.

Lima, Diciembre 17 *de* 1869.

Señor Ministro.

He tenido el honor de recibir los expedientes relativos á los Ferro-carriles Trasandinos de la Oroya y de Puno, y en cuyo último decreto se me ordena, que exponga lo que estime conveniente respecto á las cláusulas que para el contrato definitivo de ámbas líneas se ha servido formular el señor Fiscal de la Excelentísima Corte Suprema.

He examinado con profundo detenimiento el luminoso dictámen que precede á dichas cláusulas, y ruego á US. me permita hacer algunas observaciones sobre ciertos puntos, que han llamado la atencion del señor Fiscal, y acerca de los cuales, con muy plausible celo, llama tambien la del Supremo Gobierno, en guarda de los intereses de la Nacion.

Empezaré por la estipulacion relativa á la pólvora de minas.

US. no ignora que en las grandes obras que van á emprenderse en los mencionados ferro-carriles habrá muchas veces necesidad de emplear inmensas cantida-

des de pólvora, que si no se tienen á la mano en el momento preciso, irrogarán á la Empresa, junto con una pérdida considerable de tiempo, lo que es consisiguiente á los crecidos desembolsos que demandaria el sostenimiento de millares de trabajadores durante ese mismo tiempo. Por esta razon, bajo todos aspectos irrefutables, no es posible dejar á la ventura la seguridad de tener siempre disponible en almacenes una cantidad de pólvora de minas correpondiente á los trabajos en vía de ejecucion, sin exponerse á atrazos y perjuicios de grave consideracion—para ámbos contratantes. Sin embargo, al exponente le seria muy grato y satisfactorio dar la preferencia á la fábrica del Estado, si ésta se hallase en posibilidad de suministrarle, en cantidad suficiente, pólvora de minas de igual calidad y al mismo precio, que la que él puede conseguir en los mercados extranjeros.

Hablando del ferro-carril de la Oroya, advierte el señor Fiscal que entre éste y el de Puno se notan algunas diferencias tocante al precio de ciertos materiales. Si fuera fundada la suposicion del ilustrado señor Fiscal respecto á ser una misma la procedencia y calidad de los efectos, tendria razon sobrada para hacer tal observacion; pero respecto á las locomotoras—debo advertir lo siguiente.

Las locomotoras-tenders que figuran en el presupuesto de la Oroya por el valor de 40,000 S. cada una, no son de la misma clase que las que se enumeran en el del ferro-carril de Puno. Las primeras son francesas y las segundas norte-americanas; y siendo aquellas de nueva invencion y, á juicio de muchos, superiores á las otras, se ha creido oportuno traer de ámbas cla-

ses para hacer un experimento en una línea tan aparente como la de Jauja, á fin de poner en relieve el mérito positivo de ámbas máquinas. Tan claro es esto, que en el mismo presupuesto de la Oroya figuran al lado de las francesas, las locomotoras norte-americanas avaluadas al mismo precio que las destinadas á la línea de Puno.

Lo mismo debo observar, respecto á la diferencia que se nota entre los coches, carros, tornillos y otros útiles destinados á ámbos caminos, ni es en los dos la misma capacidad, la que se ha tenido en cuenta al determinar su valor; y fácil me seria, por otra parte, demostrar á US. con las facturas—que tengo en mi poder concernientes al material comprado en los Estados Unidos para el ferro-carril de Mejia á Arequipa,—que uno y otro presupuesto nada tienen de excesivos y que la suma, que en ellos se asignan para gastos de material rodante y útiles necesarios para la plantificacion de la vía, difícilmente cubrirán al contratista los costos que demanda su colocacion en el sitio de su destino.

Respecto á la reduccion que partiendo de estas consideraciones, indica el señor Fiscal, me limitaré á añadir á lo ya expuesto las siguientes consideraciones, cuya fuerza no puede ocultarse á la ilustrada penetracion del señor Ministro.

La escrupulosidad con que se han formado los presupuestos primitivos, ha sido reconocida por las comisiones de Ingenieros respectivas, y es incuestionable, que la encargada de rectificar el de Puno, no hubiera hecho la rebaja á que hace referencia el señor Fiscal, si hubiese tenido presente al verificar el exámen, ademas de los obstáculos naturales del terreno, el rigor

del clima en las cumbres de los Andes, en donde precisamente habrán de ejecutarse las obras mas difíciles, la escasez absoluta de recursos de todo género, el alza de los jornales, y sobre todo las dificultades con que habrá que lucharse, segun se ha palpado en la vía de Arequipa, para encontrar en el pais, los millares de trabajadores y las facilidades indispensables para poder terminar en el plazo estipulado las obras de que se trata.

Por otra parte, si el contratista, apoyado en la fé de la República y contando, para no ver defraudadas sus lejítimas esperanzas, con el poderoso auxilio del crédito de que goza el Perú en el Extranjero, acepta sus bonos á la par y está dispuesto á correr el riesgo de su colocacion, riesgo, cuyas consecuencias, como sabe US. muy bien, es imposible apreciar anticipadamente, pues nada es mas precario que el resultado de las cuestiones que se han de resolver en el campo mercantil. ¿Seria justo, teniendo esto en consideracion que se quisiera encerrar al contratista de buena fé, dentro del círculo de hierro de un presupuesto reducido á su mas íntima espresion, cuando el mismo señor Fiscal, apoyado en razones irrefutables, estima dichos bonos al tipo de 66 p$\frac{0}{0}$, y cuando es sabido que el precio de los materiales y efectos comprados para el uso del camino tienen que ser pagados al contado y en metálico?

En cuanto á la cláusula referente á la multa y prima por atraso ó adelanto en la entrega de la obra, me ha parecido conveniente suprimirla por inútil.

Réstame solo tratar la cuestion relativa á la administracion del ferro-carril de Mejia á Arequipa, y cu-

ya conveniencia al Erario ha merecido la aprobacion de la Comision financiera y del señor Fiscal. Sin creer que ella sea una carga para el contratista debo, sin embargo, hacer algunas reflecciones, que aceptadas por el Supremo Gobierno, como es de esperarse de su ilustrada justificacion, asegurarán de una manera equitativa los intereses de ámbas partes contratantes; y si atendiendo á ellas, se digna sostituir el artículo 14 del proyecto de contrato presentado por la Comision de Comerciantes para la construccion del ferro-carril de Puno, por el que, en pliego separado, acompaño con otra nota.

US. debe considerar que al hacerse el presupuesto de la línea trasandina, no se pudo calcular lss gastos que esta estipulacion impondria al contratista. Por otra parte las ventajas que adquiere el Fisco son notorias y evidentes. Primeramente, estiende de una manera indirecta la garantía de la línea de Arequipa, á mas del tiempo estipulado en el contrato respectivo, el que debe correr hasta la final conclusion y entrega del ferro-carril de Puno; puesto que conforme á dicha cláusula, caso de no ser admitida la que yo propongo en su lugar en mi adjunta representacion, quedo obligado á entregarla al Gobierno en el mismo estado en que la reciba, sin mas deterioro que el procedente del debido uso de la vía. En cuanto al pago del arrendamiento en bonos debe considerarse muy justo, tanto porque ellos representan dinero efectivo para ámbos contratantes, cuanto porque de ese modo, se ahorrará el Gobierno los gastos y desembolsos en materiales, que ocasionaria al Fisco el exacto servicio de dichos bonos. Y por último seria una prueba ostensible é

incontestable de que el ferro-crrail, de Mejia léjos de ser una negociacion ruinosa para el Estado, es una empresa que desde luego empieza á rendirle un producto bastante considerable á la Nacion, cuya imporportancia ha de aumentarse necesariamente con la prolongacion de la línea hasta las orillas del Titicaca.

Sírvase US. poner en conocimiento de S. E. el Presidente, las anteriores observaciones, asegurándole que asi como nada me seria mas honroso que inscribir mi nombre junto al suyo, ya preclaro, en la realizacion de estas dos grandiosas obras, tambien me hubiera sido sumamente satisfactorio haber podido acceder á las indicaciones del señor Fiscal, haciendo las reducciones que señala en su brillante informe.

Adjuntas acompaño dos representaciones en las que he determinado las bases, bajo las cuales aceptaria desde luego las contratas de los ferro-carriles de la Oroya y de Puno, y cuya aceptacion no dudo alcanzar del ilustrado celo y elevadas miras, que animan á la administracion actual.

Con sentimientos de la mas distinguida consideracion y respeto, tengo la honra de suscribirme de US.

Señor Ministro,

Atento S. S.

(Firmado)—*Enrique Meiggs.*

Como medio de facilitar y acelerar la construccion del Ferro-carril Trasandino, que es la prolongacion y

el complemento natural del de Mejia á Arequipa, por el cual deben trasportarse los materiales, máquinas, útiles, herramientas &, lo mismo que los peones y operarios destinados á aquel, se concede al contratista la administracion del ferro-carril mencionado de Mejia á Arequipa con las obligaciones de pagar al Fisco en los mismos bonos de que habla la cláusula 21ª, á la par y por semestres vencidos, ó bien rebajándose, á eleccion del Gabierno del precio total de este contrato, durante los tres primeros años, el 3 p% de interes sobre los doce millones, costo total de la obra, ó sean trescientos sesenta mil soles [S. 360,000] al año, y el 4 p% por cada uno de los demas años restantes, ó sean cuatrocientos ochenta mil soles (S. 480,000) anuales; siendo entendido que las anualidades antedichas, no empezarán á correr, sino desde la fecha en que terminada la línea se haga al Supremo Gobierno la entrega oficial del expresado ferro-carril de Mejia á Arequipa, y hasta la final conclusion y entrega del Ferro-carril Trasandino. El contratista se obliga por su parte á devolver dicha línea, en el mismo estado en que la reciba y con sujecion al inventario que se extenderá en el acto de la entrega y que firmarán el Empresario ó su representante, el Ingeniero inspector de la obra y la persona ó autoridad comisionada al efecto por el Supremo Gobierno, sin mas deterioro que el proveniente del uso natural de la vía, sus materiales y dependencias.

En cuanto á las tarifas de trasporte de pasajeros y de carga, rejirán las estipuladas por el Supremo Gobierno con los señores Patricio Gibson y José Pickering en las cláusulas 17, 18 y 19 del contrato de 10 de Di-

ciembre de 1864, sin que esto obste para que el Gobierno, de acuerdo con el empresario, haga las alteraciones convenientes.

Serán libres de todo derecho y contribucion, conforme á los términos prefijados en la clausula 18, todos los útiles y materiales, inclusive el carbon de piedra, ú otro cualquier combustibe, destinado á la esplotacion,reparacion y conservacion del ferro-carril de Mejía á Arequipa, por todo el tiempo que corra la administracion de dicha línea de cuenta y cargo del contratista.

(Firmado)— *Enrique Meiggs.*

EXCMO. SEÑOR:

Enrique Meiggs, como mejor proceda en derecho, digo: Que he examinado el expediente relativo al Ferro-carril Trasandino de Arequipa á Puno, y estudiado maduramente las cláusulas del proyecto de contrato formuladas por la Comision especial nombrada por el Gobierno y rectificadas en su dictámen por el señor Fiscal de la Excma. Corte Suprema, y en esa virtud hago presente á V. E., que acepto en los siguientos términos:

Cláusula 1.ª D. Enrique Meiggs, por sí y sus herederos, albaceas y legítimos representantes, se obliga á construir el Ferro-carril trasandido de Arequipa á Puno, con sujecion al plano y trazo hechos por el Ingeniero en jefe D. Juan L. Thorndike y con las modificaciones determinadas por la Comision de Ingenieros en su informe de Noviembre último, y los cuales quedarán archivados en el Ministerio del ramo.

2.ª El empresario se obliga á cumplir todos las prescripciones contenidas en las bases publicadas en el «Peruano» número 65 del 25 de Setiembre último, de-

clarando categóricamente que las acepta todas en calidad de condiciones esenciales de este contrato, á cuyo fin se insertarán en la escritura.

3.ª Todos los materiales que se empleen en la vía, serán de la mejor calidad y todos los trabajos y obras de la línea, se harán bajo la inspeccion y á entera satisfaccion del Ingeniero ó ingenieros que el Gobierno nombrase al efecto. El Gobierno nombrará ademas, de su cargo y cuenta, uno ó mas comisionados especiales encargados de inspeccionar dichos materiales en el lugar en que se efectúen las compras y antes de su remision al punto de su destino. El certificado de aprobacion, que en este caso expidan los comisionados del Gobierno, relevará al contratista de toda responsabilidad futura, respecto á la calidad de los materiales.

4.ª El empresario se obliga á adoptar é introducir en la construccion de la línea y sus dependencias, con el fin de mejorarla, todas las alteraciones que en materia de puentes, estaciones, viaductos, cambios de vía y trazos, disponga el Supremo Gobierno, ordenándolo por un decreto especial, á pedimento y con informe del Ingeniero inspector, con tal que dichas modificaciones no afecten de una manera sustancial los planos y el costo total de la obra; siendo entendido, que si de dichas alteraciones resultase ahorro ó aumento sobre el precio estipulado, la diferencia avaluada antes de dar principio á la alteracion por dos ingenieros, uno de los cuales nombrará la Empresa, se descontará ó se abonará proporcionalmente al empresario sobre la suma fijada en la cláusula 21.ª, como precio total del ferro-carril.

5.ª Si la obra no se ejecutare conforme al plano y

trazo de que habla la cláusula 1.ª ó á las modificacionas de que se encarga la 4.ª, ó si hubiere imperfeccion en la ejecucion, y requerido el contratista para poner el remedio conveniente por el Ingeniero inspector se resistiese alegando razones para justificar su procedimiento, se nombrará un árbitro por cada parte, y lo que estos decidan, ó en caso de discordia decida el tercero dirimente nombrado por ellos, obligará irremisiblemente al Empresario; y si éste no cumpliere la decision de los árbitros, dará derecho al Gobierno para anular el contrato. La suspension del trabajo por mas de tres meses seguidos, por casos que no sean de revolucion, fuerza mayor, ó fortuitos, producen igual derecho en favor del Gobierno. En los dos casos precitados de caducidad del contrato, el Gobierno solo estará obligado á pagar la parte de la obra bien ejecutada y los gastos en ella realizados, y el contratista está en el deber de indemnizar al Gobierno los daños y perjuicios sufridos por su falta.

6.ª El Empresario se obliga á terminar completamente la mencionada línea con todas sus dependencias, y á entregarla expedita para el servicio público, en el término de CINCO AÑOS, que empezarán á correr y contarse, á los cuarenta dias de firmada la escritura.

7.ª El tiempo se contará de fecha á fecha, siendo entendido, que solamente podrá aumentarse en compensacion de aquel en que la obra se hubiera paralizado por casos fortuitos ó de fuerza mayor, como revoluciones, terremotos, inundaciones y demas reconocidos por derecho, ó bien por la demora que sufriese el contratista en adquirir los terrenos necesarios para la construccion de la vía y sus dependencias, ya sean de pro-

piedad del Estado, Municipales, de la Beneficencia ó de particulares, con tal que sean oportuna y legalmente acreditados.

8.ª El contratista se obliga á asegurar y garantizar al uso público la construccion de la obra, hasta tres años despues de concluida y entregada al Supremo Gobierno, quedando responsable, durante ese tiempo, á reparar á su costa los daños procedentes de una ejecucion mala ó defectuosa; pero no los ocasionados por el debido uso de la vía, ó por los casos fortuitos ó de fuerza mayor expresados en la cláusula precedente. No se comprende en el tiempo de la garantía, el que emplée el contratista en las reparaciones á que está obligado.

9.ª Comprendiendo el trazo final diferentes secciones, queda estipulado que si al Supremo Gobierno le conviniese recibir la línea por secciones, estará el Empresario obligado á entregarla de este modo; en cuyo caso el Empresario podrá servirse gratuitamente de la seccion entregada, para la conduccion de víveres, máquinas, herramientas y demas artículos, lo mismo que empleados y operarios destinados al servicio del Ferro-carril.

10.ª Para que el Gobierno se dé por recibido de la vía ó de las secciones, segun lo pactado en la cláusula anterior, presentará el Empresario el respectivo certificado del Ingeniero en jefe por el que conste hallarse realizadas las condiciones del contrato, y expedita la seccion ó vía para el tráfico público, extendiéndose del acto material de la entrega, una acta que firmarán el contratista ó su representante, el Ingeniero en jefe y la autoridad ó persona comisionada por el Gobierno.

11.ª El contratista podrá introducir trabajadores del Extranjero, y las contratas que con ellos se celebrasen, serán válidas y obligatorias en cuanto no se opongan á las leyes del pais, quedando obligado el Supremo Gobierno á interponer su autoridad para que sean respetadas y cumplidas. Los Agentes Diplomáticos y Consulares del Perú llamados á intervenir en la celebracion ó legalizacion de dichas contratas no podrán en ningun caso exijir otro derecho que el de un sol ó su equivalente, conforme está ordenado respecto á los colonos chinos.

12.ª Los operarios, trabajadores y empleados de la línea quedan exceptuados de todo servicio militar, civil ó concejil, durante la obra y hasta su final conclusion y entrega, salvo el caso de guerra exterior para los peruanos.

13.ª El contratista está facultado para hacer con sus propios trabajadores el servicio de los puertos, en cuanto solo se relacione directa ó indirectamente con la construccion del Ferro-carril.

14.ª El Gobierno concederá gratuitamente al contratista el uso de todos los terrenos de propiedad del Estado que sean necesarios para el Ferro-carril y tosus dependencias asi como tambien para la construccion temporal de viviendas y provedurias para empleados, operarios y peones. Si el contratista necesitase algunos terrenos municipales, de la Beneficencia ó de particulares, el Gobierno le facilitará su adquisicion, por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzosa. Esta se hará por cuenta y costa del contratista.

15.ª Queda obligado igualmente el Gobierno á alla-

nar las dificultades que pudieran presentarse en la provision de agua para el consumo de los trabajadores, para el uso de las locomotoras y para los trabajos de la vía y sus dependencias, pagando el contratista las indemnizaciones cerrespondientes.

16.ª Las condiciones de que se ocupan las dos cláusulas precedentes, solo tendrán la duracion del contrato. pues terminado éste, han de volver los terrenos y aguas á que se refieren al dominio y uso del Estado.

17.ª El Gobierno no será jamás responsable de los daños y perjuicios, que el contratista ó sus Agentes causaren en las propiedudes ó terrenos inmediatos á la línea.

18.ª Serán de libre importacion y exentos de todo derecho fiscal, municipal, de puerto ó muellaje, durante el término del contrato, los artículos siguientes:

1.° Máquinas, rieles, durmientes, herramientas, material rodante y demas que se empléen en este género de obras: 2.° víveres para los trabajadores, entendiéndose por tales: carne fresca ó salada, papas. arroz, ají; manteca, grasa, pescado seco, frejoles, garbanzos, alberjas, fraugollo, huesillos, galleras y harina: 3.° toda especie de forraje para bestias; y 4.° la pólvora de minas ú otra cualquiera materia explosiva, descubierta ó que en adelante se descubriese.

Si el contratista quisiese fabricar la pólvora de minas ó la materia explosiva que requiere el trabajo, podrá autorizarlo tambien el Gobierno, prévio el otorgamiento de fianzas y demas seguridades que estime preciso establecer. Queda asi mismo estipulado qne el contratista dará la preferencia á la fábrica del Estado, siempre que ésta pueda suministrarle en las cantidades

necesarias la pólvora de minas, siendo de igual calidad y al mismo precio que á éste le costaria la importada, puesta en el Callao.

El contratista está obligado á acreditar el objeto de las internaciones á que se refiere este artículo, y á introducir solo en la cantidad que necesitare, segun las circunstancias y las exijencias de la obra; reservándose el Gobierno el derecho de establecer con este objeto y con el de precaver toda ocasion de contrabando las reglas y formalidades que creyere convenientes.

19.ª Con el fin de acelerar la construccion del ferro-carril de Puno, queda estipulado que los buques que conduzcan materiales, útiles, provisiones, trabajadores y artículos de primera necesidad consignados á la Empresa podrán tocar directamente en la caleta de Mollendo, y verificar su despacho á descarga con arreglo á lo dispuesto en el reglamento de Comercio y Aduanas respecto á los puertos mayores.

20.ª El contratista podrá trasportar y conducir gratuitamente por el ferro-carril de Mejia á Arequipa, todos los materiales máquinas, herramientas y demas útiles y efectos destinados al ferro-carril de Puno, y del mismo modo á todos sus empleados y peones miéntras dure la construccion de la obra.

21a El Supremo Gobierno de la República del Perú se obliga á pagar al contratista, Enrique Meiggs, ó á sus herederos ó legítimos representantes, de sus derechos y acciones, por la construccion del Ferro-carril Trasandino de Arequipa á Puno, es decir, por la vía férrea con todos sus edificios y dependencias provistos y equipados de todas las máquinas, útiles y enseres enumerados en las especificaciones que sirven de base

á este contrato, la suma total de *treinta y dos millones de soles*, [S. 32.000,000.] ó su equivalente en moneda corriente de los paises en donde se efectúe la emision, en bonos emisibles, conforme á la ley de 15 de Enero de 1869 y aceptables á la par por el contratista. Por manera, que los bonos antedichos deberán ganar el seis por ciento de interés al año y tener un fondo de amortizacion acumulativo de dos por ciento, que comenzará diez años despues de la fecha de su emision.

22.ª Los bonos llevarán la fecha de este contrato y serán firmados por el Comisionado nombrado *ad hoc* por el Supremo Gobierno del Perú, y por un apoderado del Contratista.

La emision de los bonos podrá tener lugar en el Perú, Lóndres, Paris, Francfort y Nueva-York, debiendo quedar depositados seis meses despues de firmada la escritura, en un Banco ó Casa comercial de Europa ó América, á satisfaccion mútua del Gobierno y del Contratista.

23.ª El Gobierno de acuerdo con el contratista fijará por un decreto especial la redaccion, forma, séries, hipoteca y garantías, cambio y demas condiciones de emision, amortizacion y pago de intereses que no estén previstos en este contrato, y que no oponiéndose á él, sean indispensables para la mejor seguridad, estimacion y servicio de dichos bonos.

24.ª El pago del precio total estipulado por la obra se hará efeetivo en el órden y forma siguientes:

1.° El valor de las facturas por compras de rieles maderas, durmientes, máquinas, herramientas, pólvora víveres y demás útiles y materiales necesarios para la construccion y equipo del ferro-carril, y cuyas compras

se harán bajo las órdenes del contratista ó sus agentes, y bajo la inspeccion del comisionado ó comisionados que el Gobierno nombre, será abonado en el acto y sin dilacion alguna al contratista ó á su legítimo representante, en los expresados bonos y á la par, por el depositario nombrado por el Supremo Gobierno de acuerdo con el contratista, tan luego como se la presenten las referidas facturas debidamente certificadas ó legalizadas por los Agentes diplomáticos, consulares ó financieros de la República del Perú residentes en los lugares en que se realizen las referidas compras, en el caso de que éstas se efectúen en el Extranjero, ó bien por personas ó autoridad competentes, si se efectuaren dentro del territorio de la Repúbliea.

2.° Con el fin de atender al pago inmediato de los primeros desembolsos que se hicieren para compra de materiales, útiles, víveres ó cualquiera otros artículos destinados al uso de la línea ó al consumo de los trabajadores, así como tambien al pago de los primeros certificados expedidos por el Ingeniero inspector de la obra, el Supremo Gobierno, cuarenta dias despues de otorgada la escritura, pondrá en calidad de depósito en un Banco ó Casa comercial de esta capital, á satisfaccion mútua de las partes contratantes, la suma de *Siete millones de soles* (7.000,000) en obligaciones provisionales jiradas por la Direccion General de Contabilidad contra la Caja fiscal de Lima, que ganarán un seis por ciento de interés al año.

Estas obligaciones servírán de suficiente título para cambiar á la par los bonos en las plazas, donde el tenedor tenga por conveniente hacer la conversion.

Queda estipulado que los intereses correspondientes

á la antedicha suma de 7.000,000 de soles en obligaciones provisionales, correrán de cargo y cuenta del Estado, desde el dia de la fecha en que el contratista tenga derecho á exijir su entrega, en pago de certificados del ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion de la obra por trabajos ya hechos, ó bien á mérito de las facturas que en debida forma prosentare al referido depositario.

3.° El resto se pagará al contratista en partidas mensuales correspondientes á los trabajos hechos q que estén en justa proporcion con el costo total de la obra. Para que tenga lugar el pago, el contratista presentará mensualmente al depositario de los bonos ó á su agente en Lima, ó al depositario de las obligaciones de que habla el inciso 2.° de esta cláusula, el certificado del Ingeniero inspector de la obra, siendo entendido que el valor de los bonos en circulacion, nunca será mayor que el que representen el trabajo ejecutado y los materiales acumulados para la obra.

25.ª El depositario de los bonos llevará una cuenta corriente general de intereses entre el Supremo Gobierno de la República del Perú y el contratista del Ferrocarril trasandino entre Arequipa y Puno, y al hacerse la liquidacion cada seis meses, se entregará á éste el saldo si alguno hubiere en su favor, y si resultare en contra, se le cargará en parte del primero ó primeros pagos que haya de hacérsele.

26.ª Los certificados de pago firmados por el ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion de la obra, serán suficientes, sin otro requisito, para que el depositario de los bonos ó su agente en Lima, entregue en el acto al contratista, ó á quien legalmente lo repre-

sente, su importe respectivo; computándose los intereses de los bonos pue se le entreguen desde la fecha de los referidos certificados.

27.ª Si despues de terminada y entregada la obra, quedase al contratista una cantidad sobrante de durmientes, rieles, herramientas ú otros cualesquiera materiales ó útiles de que el Gobierno pueda tener necesidad para el uso y servicio de la línea, puede el Gobierno comprarlos por el costo segun factura y segun el estado en que se encuentren.

28.ª El contratista en garantía del fiel cumplimiento de este contrato, dejará en depósito en Arcas fiscales el *diez por ciento* en bonos, del importe de cada uno de los certificados por trabajos hechos, hasta el completo de *un millon de soles* (1.000,000.) Este depósito será devuelto al contratista cuando terminen las responsabilidades contraidas por este contrato, abonándosele, entre tanto, por dichos bonos depositados el respectivo interés.

29.ª De este fondo depositado, en la parte necesaria, se hará efectiva, llegado el caso, la indemnizacion de que se ocupa la clásula 5.ª

30.ª Cualesquiera diferencias que se susciten entre el Supremo Gobierno del Perú y el contratista, D. Enrique Meiggs, sus herederos, albaceas ó los que legítimamente representen sus derechos y acciones sobre la inteligencia y ejecucion de este contrato, serán sometidos á los Tribunales de la República, no pudiendo en ningun caso ocurrir á otros medios que no sean los permitidos por las leyes á los ciudadanos del Perú.

31.ª Los derechos que este contrato dá y las obligaciones que impone al contratista, no se suspenderán por

enfermedad de él y son trasmisibles en caso de muerte á sus herederos y sucesores.

32.ª Este contrato no puede traspasarse ó trasferirse por el contratista á otra persona, bajo la pena de nulidad, sin prévio acuerdo del Gobierno con signado en escritura pública.

33.ª Versando este contrato sobre la construccion de una obra por cuenta del Estado, se extenderá la escritura correspondiente con exencion del pago de la contribucion de timbres.

Bajo tales bases, si V. E. las encontrase justas y equitativas, estoy dispuesto á hacerme cargo de la construccion del ferro-carril trasandino de Arequipa á Puno.

Y en tal virtud:—

A V. E. suplico se digne tomarlas en consideracion y resolver lo que estime mas conveniente. — Contabilidad — enmendado—vale—la importada—entre líneas—vale.

Lima, Diciembre 17 de 1869.

Excmo. Señor:

Enrique Meiggs.

Lima, Diciembre 18 *de* 1869.

Vistas las propuestas de D. Enrique Meiggs y D. Antonio Salinas presentadas con motivo de haberse expedido el decreto de 25 de Setiembre último convocándose propuestas para la construccion del ferro-carril de Arequipa á Puno; y resultando que observadas las prescripciones que previene la ley de 8 de Noviembre de 1864, la Comision especial de Ingenieros, ha aprobado los trazos, planos y presupuestos, bajo los cuales debe procederse á la construccion del mencionado ferro-carril: que en el exámen comparativo practicado por la Comision de comerciantes acerca de las referidas propuestas, se manifiesta que ninguna de ellas es aceptable en cuanto se refieren á recibir el precio en dinero para construir la referida vía, y si lo es la propuesta de Meiggs para verificarlo por cuenta del Gobierno, recibiendo en bonos el valor presupuestado, con tal que se conforme con las condiciones que establece dicha Comision: que el Fiscal e la Excma. Córte Suprema, ha dictaminado en el mismo sentido que la Co-

mision, sentando las bases del contrato en íntima relacion con el de la Oroya, por cuyo motivo se mandó poner en conocimiento de Meiggs, quien se conformó aceptando las bases y condiciones referentes á su propuesta segun lo comprueba el pliego que ha presentado y que se ha mandado agregar al expediente de la materia: que llenados todos los requisitos legales, el Gobierno debe determinar la propuesta que sea mas ventajosa, á fin de realizar una obra de tan vastos resultados para el adelanto y prosperidad de todos los pueblos del Sur de la República; de conformidad con lo informado por la Comision financiera, con el dictámen fiscal y en cumplimiento de la ley especial de 13 de Enero último, por la que se facultó al Gobierno para la construccion del mencionado ferro-carril: Se admite y acepta la propuesta de Don Enrique Meiggs con las modificaciones acordadas y bajo las condiciones siguientes:

1.ª Don Enrique Meiggs por sí y sus herederos, albaceas y legítimos representantes, se obliga á oonstruir el ferro-carril trasandino de Arequipa á Puno, con sujecion al plano y trazo hechos por el Ingeniero en Jefe D. Juan L. Thorndike y con las modificaciones determinadas por la Comision de Ingenieros en su informe de 6 de Noviembre último, y los cuales quedarán archivados y sellados en el Ministerio del ramo.

2.ª El empresario se obliga á cumplir todas las prescripciones contenidas en el decreto de convocatoria de 25 de Setiembre último, declarando categóricamente que las acepta todas en calidad de condiciones esenciales de este contrato, á cuyo fin se insertarán en la escritura, entendiéndose que el plazo será de cuatro meses para principiar la obra en lugar de los dos meses

que se fijaron en el artículo 3.º de las prevenciones generales.

3.ª Todos los materiales que se empleen en la via, serán de la mejor calidad, y todos los trabajos y obras de la línea, se harán bajo la inspeccion y á entera satisfaccion del Ingeniero ó Ingenieros que el Gobierno nombrase al efecto. El Gobierno nombrará, ademas, de su cargo y cuenta, uno ó mas comisionados especiales, en el lugar en que se efectúen las compras y ántes de su remision al puerto de su destino. El certificado de aprobacion que en este caso expidan los comisionados del Gobierno, relevará al contratista de toda responsabilidad futura respecto á la calidad de los materiales.

4.ª El empresario se obliga á adoptar é introducir en la construccion de la línea y sus dependencias con el fin de mejorarla, todas las alteraciones que en materia de puentes, viaductos, cambios de vias y trazos disponga el Supremo Gobierno, ordenándolo por decreto especial á pedimento y con informe del Ingeniero Inspector, con tal que dichas modificaciones no afecten de una manera sustancial los planos y el costo total de la obra; siendo entendido, que si de dichas alteraciones resultare ahorro ó aumento sobre el precio estipulado, la diferencia avaluada antes de dar principio á la alteracion, por dos Ingenieros, uno de los cuales nombrará la empresa, se descontará ó se abonará proporcionalmente al empresario sobre la suma fijada en la cláusula 21.ª como precio total del ferro-carril.

5.ª Si la obra no se ejecutase conforme al plano y trazo de que habla la cláusula 1.ª ó á las modificaciones de que se encarga la 4.ª, ó si hubiere imperfeccion

en la ejecucion, y requerido el contratista para poner el remedio conveniente por el ingeniero inspector, se resistiese alegando razones para justificar su procedimiento, se nombrará un árbitro por cada parte, y lo que estos decidan, ó en caso de discordia, decida el tercero ditimente nombrado por ellos, obligará irremisiblemente al empresario; y si éste no cumpliere la decision de los árbitros, dará derecho al Gobierno para anular el contrato. La suspension del trabajo por mas de tres meses seguidos, por casos que no sean de fuerza mayor ó fortuitos, producen igaal derecho en favor del Gobierno. En los dos casos precitados de caducidad del contrato, el Gobierno solo estará obligado á pagar la parte de la obra bien ejecutada y los gastos en ella realizados, y el contratista en el deber de indemnizar al Gobierno los daños y perjuicios sufridos por su falta.

6.ª El empresario se obliga á terminar completamente la mencionada línea, con todas sus dependecias y entregarla expedita para el servicio público en el término de CIONCO AÑOS, que empezarán á correr á los cuarenta dias de firmada la escritura.

7.ª El tiempo se contará de fecha á fecha, siendo entendido que solamente podrá aumentarse en compensacion de aquel en que la obra se hubiese paralizado por casos fortuitos ó de fuerza mayor, y demas reconocidos por derecho, con tal que sean oportuna y legalmente acreditados, ó bien por la demora que sufriese el contratista en adquirir los terrenos necesarios para la vía y sus dependencias, ya sean depropiedad del Estado, municipales, de Beneficencia ó de particulares.

8.ª El contratista se obliga á asegurar y garantizar al uso público, la construccion de la obra, hasta tres años despues de concluida y entregada al Supremo Gobierno, quedando responsable durante ese tiempo, á reparar á su costa los daños procedentes de una mala ó defectuosa ejecucion, pero no los ocasionados por el debido uso de la vía, ó por los casos fortuitos ó de fuerza mayor de que habla la cláusula precedente. No se comprende en el tiempo de la garantía el que emplée el contratista en las reparaciones á que está obligado.

9.ª Comprendiendo el trazo final diferentes secciones, queda estipulado que si al Supremo Gobierno le conviniere recibir la línea por secciones, estará el empresario obligado á entregarla de ese modo, en cuyo caso el Empresario podrá servirse gratuitamente de la seccion entregada, para la couduccion de los víveres, máquinas, herramientas y demas artículos, lo mismo que empleados y operarios destinados al servicio del ferro-carril.

10.ª Para que el Gobierno se dé por recibido de la vía ó de las secciones, segun lo pactado en la cláusula anterior, presentará el Empresario el respectivo certificado del Ingeniero en Jefe, por el que conste hallarse realizadas las condiciones de este contrato, y expedita la seccion ó vía para el tráfico público, estendiéndose del acto material de la entrega, una acta que firmarán el contratista ó su representante, el Ingeniero en Jefe y la autoridad ó persona comisionada por el Gobierno.

11ª. El contratista podrá introducir trabajadores del Extranjero, y las contratas que con ellos celebrase se-

rán válidas y obligatorias en cuanto no se opongan á las leyes del pais, quedando obligado el Supremo Gobierno á interponer su autoridad para que sean respetadas y cumplidas. Los Agentes diplomáticos y consulares del Perú, llamados á intervenir en la celebracion ó legalizacion de dichas contratas, no podrán en ningun caso exijir otro derecho que el de un sol ó su equivalente, conforme está ordenado respecto á los colonos chinos.

12.ª Los operarios, trabajadores y empleados de la línea, quedan exceptuados de todo servicio militar, civil y consejil durante la obra, y hasta su final conclusion y entrega, salvo el caso de guerra exterior para los peruanos.

13.ª El contratista está facultado para hacer con sus propios trabajadores, el servicio de los puertos, en cuanto solo se relacione directa ó indirectamente con la construccion del ferro-carril.

14.ª El Gobierno concederá gratuitamente al contratista, el uso de todos los terrenos de propiedad del Estado que sean necesarios para el ferro-carril, sus dependencias y edificios, asi como para la construccion temporal de viviendas y proveedurias de empleados, operarios y peones. Si el contratista necesitase algunos terrenos de corporaciones ó de particulares, el Gobierno le facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzosa. Esta se hará por cuenta y costo del contratista.

15.ª El Gobierno se obliga así mismo á allanar las dificultades que pudieran presentarse en la provision de agua para el consumo de los trabajadores, para el

uso de las locomotoras y para los trabajos de la vía y sus dependencias, pagando el contratista las indemnizaciones correspondientes.

16.ª Las condiciones de que se ocupan las dos cláusulas precedentes, solo tendrán la duracion del contrato, pues terminado éste, han de volver los terrenos y aguas que provisionalmente se ocuparen durante los trabajos, al dominio y uso de aquellos á quienes correspondan.

17.ª El Gobierno no será jamás responsable de los daños y perjuicios qu el contratista ó sus agentes causaren en las propiedades ó terrenos inmediatos á la línea—gravando estas responsabilidades sobre el contratista.

18.ª Serán de libre importacion y exentos de todo derecho fiscal, municipal, de puerto ó muellaje, durante el término del contrato, los artículos siguientes:

1.º Máquinas, rieles, herramientas, material rodante y demas que se empléen en este género de obras:

2.º Víveres para los trabajadores, entendiéndose por tales, carne fresca ó salada, papas, arroz, ají, manteca, grasa, pescado seco, frejoles, alberjas, garvanzos, frangollo, huecillos, galleta y harina:

3.º Toda especie de forraje para bestias; y

4.º Pólvora de minas ó cualquiera otra materia explosiva descubierta ó que en adelante se descubriese. —Si el contratista quisiese fabricar la pólvora de minas ó la materia explosiva que requiere el trabajo, podrá autorizarlo tambien el Gobierno prévio otorgamiento de fianzas y demas seguridades que fuese necesario establecer. Se concede al contratista internar y hacer

uso de la pólvora extranjera en el trabajo de este ferro-carril, debiendo para ello establecer, ya sea en tierra firme ó á flote, depósitos seguros para conservarla con las precauciones necesarias. El contratista está obligado á acreditar el objeto de las internaciones á que se refiere este artículo, y á introducir solo en la cantidad que necesitare, segun las circunstancias y las exijencias de la obra, reservándose el Gobierno el derecho de establecer, con este objeto y con el de precaver toda ocasion de contrabando, las reglas y formalidades que creyere convenientes.

19.ª Con el fin de acelerar la conclusion del ferro-carril de Puno, queda estipulado, que los buques que conduzcan materiales, útiles, provisiones, trabajadores y artículos de primera necesidad, consignados á la empresa, podrán tocar directamente en el puerto de Islay ó en las caletas de Mejia ó Mollendo; y verificar su despacho y descarga con arreglo á lo dispuesto en el Reglamento de Comercio y Aduanas, respecto á los puertos mayores.

20.ª El contratista podrá trasportar y conducir gratnitamente por el ferro-carril de Mejia á Arequipa, todos los materiales, máquinas, herramientas y demás útiles y efectos destinados al ferro-carril de Puno, y del mismo modo á todos sus empleados y peones, miéntras dure la construccion de la obra, haciendo uso de quince ó mas carros y un coche, que necesite del ferro-carril de Mollendo á Arequipa, debiendo reemplazarlos al año con otros pertenecientes al ferro-carril de Puno; pero pudiendo hacer uso grátis de las locomotoras del de Arequipa.

21.ª El Supremo Gobierno de la República del Perú,

se obliga á pagar al contratista D. Enrique Meiggs ó á sus herederos, albaceas ó lejítimos representantes de sus derechos y acciones por la construccion del ferrocarril trasandino de Arequipa á Puno, es decir, por la vía férrea y todos sus edificios y dependencias provistos y equipados de todas las máquinas, útiles y enseres enumerados en las especificaciones generales que sirven de base á este contrato, la suma total de *Treinta y dos millones de soles*, ó su equivalente en moneda corriente de los paises en donde se efectúe la emision en bonos, conforme á la ley de 15 de Enero de 1869 y aceptables á la par por el contratista. Por manera que los bonos antedichos deberán ganar el seis por ciento de interés al año, y tener un fondo de amortizacion acumulativo de dos por ciento que comenzará diez años despues de la fecha de su emision.

22.ª Los bonos llevarán la fecha de este contrato y serán firmados por el comisionado nombrado *ad hoc* por el Supremo Gobierno del Perú, y un apoderado del contratista. La emision de los bonos tendrán lugar en el Perú, Lóndres, Paris, Francfort y Nueva-York, debiendo quedar depositados seis meses despues de firmada la escritura en un Banco ó Casa comercial de Europa ó América, á satisfaccion mútua del gobierno ó del contratista.

23.ª El gobierno de acuerdo con el contratista, fijará por un decreto especial, la redaccion, forma, série, garantías, cambios y demas condiciones de emision, autorizacion y pago de intereses, que no estén previstos en este contrato, y que no oponiéndose á él sean indispensables para la mejor seguridad, estimacion y servicio de los dichos bonos.

24.ª El pago del precio total estipulado por la obra. se hará efectivo en el órden y forma siguiente: 1.º El valor de las facturas por compras de rieles, maderas, durmientes, máquinas, herramientas, pólvora, víveres y demas útiles y materiales necasarios para la construccion y equipo del ferro-carril, y cuyas compras se harán bajo las órdenes del contratista ó sus ajentes, y bajo la inspeccion del comisionado ó comisionados que el gobierno nombre conforme á la cláusula 3.ª, será abonndo en el acto y sin dilacion alguna al contratista ó á sus lejítimos representantes en los espresados bonos y á la par, por el depositario nombrado por el Supremo gobierno, de acuerdo con el contratista, tan luego como se le presenten las referidas facturas debidamente certificadas ó legalizadas por los Agentes diplomáticos, consulares ó financieros de la República del Perú residentes en los lugares en que se realicen las referidas compras, en el caso de que estas se efcetúen en el Extrangero, ó bien por persona ó autoridad competente, si se efectuasen en el territorio de la República: 2.º Con el fin de atender al pago inmediato de los primeros desembolsos hechos para compra de materiales, útiles, víveres ó cualesquiera otros artículos ó efectos destinados al uso de la línea ó al consumo de los trabajadores, así como tambien al pago de los primeros certificados expedidos por el ingeniero inspector de la obra, el Supremo Gobieruo cuarenta dias despues de otorgada la escritura pondrá en calidad de depósito en un Banco ó Casa comercial de esta capital á satisfaccion mútua de las partes contratantes, la suma de siete millones de soles en vales provisionales jirados por la Direccion General de Contabilidad contra la Caja Fiscal de Lima,

que ganarán un seis por ciento de interés al año. Estos vales servirán de suficiente título, para cambiarlos á la par con los bonos definitivos en las plazas donde el tenedor tenga por conveniente hacer la conversion. Queda estipulado que los intereses correspondientes á la ante dicha suma de siete millones de soles en vales provisionales, correrán de cargo y cuenta del Estado, desde el dia de la fecha en que el contratista tenga derecho á exijir su entrega en pago de certificados del ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion de la obra por trabajos ya hechos, ó bien á mérito de las facturas que en debida forma presentare al referido depositario prévia órden del Ministerio de Hacienda: 3.° El resto se pagará al contratista en partidas mensuales correspondientes á los trabajos hechos y que estén en justa proporcion en cuanto á su importe con el costo total de la obra. Para que tenga lugar el pago, el contratista presentará mensualmente al depositario de los bonos ó á su ajente en Lima, ó al depositario de los vales provisionales de que habla el inc. 2.° de esta cláusula, el certificado del ingeniero inspector de la obra, siendo entendido que el valor de los bonos definitivos en circulacion, nunca será mayor que el que represente el trabajo ejecutado, y los materiales acumulados para la obra.

25.ª El depositario de los bonos, llevará una cuenta corriente general de intereses entre el Supremo Gobierno de la República del Perú y el contratista del ferro-carril trasandino entre Arequipa y Puno, y al hacerse la liquidacion cada seis meses, se entregará á éste el saldo, si alguno hubiese en su favor, y si resultase en contra, se le cargará en parte del primero ó primeros pagos que hayan de hacérsele.

26.ª Los certificados de pago firmados por el ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion de la obra, serán suficientes sin otro requisito que la órden del Ministerio de Hacienda para que el depositario de los vales provisionales ó su ajente en Lima, entregue en el acto al contratista ó á quien legalmente lo represente, su importe respectivo en dichos vales, computándose los intereses de los bonos que se le entreguen, desde la fecha de los referidos certificados.

27.ª Si despues de terminada y entregada la obra, quedase al contratista una cantidad de durmientes, rieles, herramientas ú otros cualesquiera materiales y útiles que el gobierno necesite, para el uso y servicio de la línea, tendrá derecho de comprarlos por el costo de factura y en caso de que por el uso haya sufrido deterioro, á precio de tasacion.

28.ª El contratista en garantía del fiel cumplimiento de este contrato, dejará en Arcas fiscales el diez por ciento en bonos del importe de cada uno de los certificados por trabajos hechos hasta el completo de *Un millon de soles.* Este depósito será devuelto al contratista, cuando terminen las responsabilidades contraidas por este contrato, abonándosele entre tanto por dichos bonos depositados, el respectivo interés.

29.ª De este fondo depositado en la parte necesaria se hará efectiva llegado el caso la indemnizacion de que se ocupan las cláusulas 5.ª y 8.ª

30.ª Cualesquiera diferencias que se susciten entre el Supremo Gobierno del Perú y el contratista D. Enrique Meiggs, sus herederos, albaceas ó los que lejítimamente lo representen en sus derechos y acciones sobre la inteligencia y ejecucion de este contrato, serán someti-

dos á los tribunales de la república, no pudiendo en ningun caso ocurrirse á otros medios que no sean los permitidos por las leyes á los ciudadanos del Perú.

31.ª Los derechos que este contrato dá y las obligaciones que impone al contratista, no se suspenderán por enfermedad de él, y son trasmisibles en caso de muerte á sus herederos y sucesores.

32.ª Este contrato no puede traspasarse ó trasferirse por el contratista á otra persona, bajo pena de nulidad, sin prévio acuerdo del Gobierno consignado en escritura pública.

33.ª Versando este contrato sobre la construccion de una obra por cuenta del Estado, se extenderá la escritura correspondiente, con excepcion del pago de contribucion de timbres.

34.ª Queda establecido de que, si en la construccion de la espresada vía se encontrasen algunos minerales, fósiles, antigüedades y otras cosas explotables, que desde luego serán de propiedad del Estado, el empresario pondrá este hecho inmediatamente en conocimiento del Gobierno, para que éste adopte todas las medidas que crea convenientes.

Pase al Ministerio de Hacienda para su cumplimiento en la parte que le respecta, y en especial, para los arreglos y seguridades que deben establecerse en lo relativo á las cláusulas 21.ª, 22.ª, 23.ª y 24.ª, y para que prévia aceptacion del empresario Meiggs de las precedentes bases, se extienda la respectiva escritura. Réjístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—*Secada.*

Pase á la Direccion de Administracion para que prévia la aceptacion de parte del empresario D. Enrique Meiggs, formule la respectiva minuta y mande estender la escritura por el Escribano de Hacienda; acordándose por cuerda separada los arreglos y seguridades que deben establecerse en lo relativo á las cláusulas 19.ª, 20.ª y 21.ª del contrato celebrado.—*Angulo.*

Lima, Diciembre 23 *de* 1869.

Pase al escribano público y de hacienda, para que que en cumplimiento de la resolucion ministerial que precede, ponga en conocimiento de D. Enrique Meiggs el contenido del Supremo decreto de 18 de Diciembre actual, que original corre en este expediente, relativo á la construccion del ferro-carril de Arequipa á Puno, para que esprese lisa y llanamente si lo acepta en todas y cada una de sus partes, y fecho, se devuelva, con la aceptacion á este despacho, para formular la minuta del caso, y ordenar el otorgamiento de la escritura.—*Masias.*

En cumplimiento del anterior auto, en su misma fecha y á las cuatro de la tarde, puse en conocimiento de D. Enrique Meiggs, el Supremo decreto de diez y ocho del que cursa corriente á f. de este expediente; é instruido de su tenor, espuso: que lo aceptaba en todas sus partes lisa y llanamente: en comprobante de lo cual, suscribe la presente diligencia, por ante mí de que doy fé.—*Enrique Meiggs.—Claudio José Suarez* Escribano Público y de Hacienda.

Lima, Mayo 27 *de* 1870.

Vistas las modificaciones propuestas por el Ministro de Hacienda y Comercio al Supremo decreto de 31 de Diciembre de 1869, relativo á la emision de bonos para el ferro-carril de Arequipa á Puno, y siendo conveniente al mejor servicio del Estado adoptar dichas modificaciones; se resuelve: el Supremo decreto de 31 de Diciembre de 1869, queda en vigor en los términos siguientes:

Habiéndose extendido con fecha 31 de Diciembre de 1869 la escritura de contrato celebrado en 8 del mismo con D. Enrique Meiggs para la construccion del ferro-carril de Arequipa á Puno y en cumplimiento de lo establecido en los artículos 20, 21, 22, 23, 24, 25 y 26 del referido contrato, queda convenido de acuerdo con el referido Contratista que los bonos que en cantidad de veintisiete millones seiscientos mil soles nominales que se le ha de dar en pago de aquella obra estarán comprendidos en las séries y números siguientes, y se emitirán, amortizarán y estarán garantizados de la manera que á continuacion se expresan.

Artículo 1.° El número de las séries y el valor de los bonos comprendidos respectivamente en ellas, son las siguientes:

Série	A.	2,300	bonos de á	1,000	£ cu	2.300,000
»	B.	2,000	»	500	»	1.000,000
»	C.	5,000	»	200	»	1.000,000
»	D.	10,000	»	100	»	1.000,000
»	E.	10,000	»	50	»	500,000
»	F.	30,000	»	20	»	600,000
						6.400,000

Art. 2.° El primer semestre vencerá el 1.° de Julio de 1870 y el segundo el 31 de Diciembre del mismo año. Se abrirá un rejistro impreso de ellos el que será firmado por el Comisionado del Gobierno nombrado *ad hoc*, el Inspector fiscal del Perú en Europa, el representante diplomático de la nacion en Lóndres y un notario público juramentado de la misma ciudad.

Art. 3.° Cada bono se redactará en castellano, inglés, francés y aleman, conforme al modelo que acompaña este decreto y con las modificaciones que fuesen necesarias.

Art. 4.° Los bonos serán firmados en Lóndres en presencia de un notario público juramentado, por el Comisionado *ad hoc* del Gobierno y el Inspector fiscal del Perú en Europa. Se extenderán actas de los bonos que diariamente se fuesen firmando, y dichas actas que puntualizarán las séries y números de los bonos firmados, se extenderán por duplicado para que un ejemplar de ellas se deposite junto con el bono general en el Banco de Inglaterra, y el otro se remita á esta capital para su archivo en el Ministerio de Hacienda y Comercio.

Art. 5.° Los bonos firmados se depositarán en Lóndres en la casa de los señores Dreyfus hermanos y C.ª de Paris, nombrada por el Gobierno y aceptada por el contratista ó en la casa ó banco que designe el Inspector fiscal del Perú en Europa, sino pudiese ajustarse con aquella el contrato respectivo y se entregarán de la manera que mas abajo se indica. El Inspector designará la casa encargada de la emision con el asentimiento de D. Enrique Meiggs ó de su representante, y la que deba desempeñar las funciones de Ajente finan-

ciero para el servicio de estos bonos si no llegase á ajustarse el respectivo contrato con los mismos Dreyfus hermanos y C.ª, á cuyo fin se darán al referido Inspector las instrucciones y poderes convenientes.

Art. 6.° La comision ó premio de firma de los bonos, así como la impresion que el Gobierno del Perú mandará efectuar, los derechos de timbre, autorizacion, depósito, emision y todos los demas gastos que fuesen necesarios serán pagados por D. Enrique Meiggs segun ha sido pactado con éste. La casa emisora queda autorizada para colocar bonos en la cantidad que sea precisa para cubrir los gastos que son de la esclusiva cuenta de D. Enrique Meiggs y cuyo importe se deducirá del precio de la obra.

Art. 7.° De conformidad con el art. 1.° de este decreto y en virtud de la declaracion expedida en esta fecha por el Ministerio de Obras Públicas, el pago al Contratista será hecho con cambio á la par; ó sea á razon de cinco soles por cada libra esterlina.

Art. 8.° La casa depositaria entregará á D. Enrique Meiggs ó á su apoderado en cualesquiera de las ajencias que debe establecer conforme á este decreto, el importe de las facturas por compra de materiales que presentase debidamente certificadas ó legalizadas por los ajentes financieros, diplomáticos ó consulares de la República, los unos en defecto de los otros y que residiesen en los lugares del extrangero donde se verifiquen las compras de materiales ó útiles de la obra, ó por las antoridades competentes si se efectuasen dentro del territorio de la República. La misma casa abonará al contratista ó á su apoderado el importe de los certificados que expidiese á su favor el Ingeniero Inspector, y que llevasen la órden de pago del Ministerio de Ha-

cienda por los trabajos ya hechos. Tanto el importe de las facturas como el de los certificados será pagado en los bonos que conforme á este decreto van á emitirse y que serán aceptados á la par por el contratista deduciéndose préviamente del importe de los certificados el diez por ciento de su valor, que quedará depositado como garantía que ofrece el Contratista hasta el completo de un millon de soles.

Art. 9.° El depositario ó Ajente financiero por sí ó por medio de sus sucursales en Paris, Francfort, Nueva York y Lima, hará á su presentacion el cambio de los vales provisionales expedidos por decreto especial por bonos definitivos, á cuyo fin, se remitirá á dicha casa un ejemplar de dichos bonos y una cópia de su rejistro.

Art. 10.° Al hacerse la entrega de los bonos se cortarán los cupones correspondientes á los semestres anteriores á aquel en el cual D. Enrique Meiggs adquiriese el derecho á ser pagado, y por lo que respecta al cupon de dicho semestre, se cargará por el Ajente financiero en una cuenta especial al Debe del Contratista la parte de interés que en dicho cupon corresponda al Gobierno. Esta cuenta se cerrará cada seis meses deduciéndose su importe de la primera entrega que deba hacerse al Contratista.

Art. 11. Los cupones de intereses de estos bonos en las fechas de sus respectivos vencimientos serán pagados por la Ajencia financiera y sus sucursales en Lóndres, Paris, Francfort, Nueva-York y Lima.

Art. 12. Con arreglo á la ley de 15 de Enero del presente año, se aplicará desde el 1.° de Enero de 1880 para la amortizacion de los bonos una cantidad en libras esterlinas equivalente al 2 p.°, sobre los 6.400,000 libras esterlinas que dichos bonos representan. Ese

fondo se acrecerá con el importe de los intereses correspondientes que se vayan amortizando.

Art. 13. El Gobierno se reserva el derecho de aumentar, cuando así le convenga y la ley se lo permita, el tipo señalado para fondo de amortizacion; tambien se reserva el derecho de hacer en cualquier tiempo amortizaciones extraordinarias ó de pagar en una sola vez y á la par todos los bonos en circulacion al tiempo de efectuar el reembolso ó de rescatarlos, recibiéndolos en pago de contribuciones, derechos fiscales ó deudas al Estado.

Art. 14. Las amortizaciones serán semestrales á la par y por sorteo y se efectuarán el 30 de Junio y el 31 de Diciembre de cada año á contar desde 1880. El 31 de Marzo y el 30 de Setiembre de cada año se sortearán los bonos que hayan de amortizarse en 30 de Junio y 31 de Octubre y los números sorteados se publicarán inmediatamente por tres dias consecutivos despues del sorteo en uno de los periódicos de mas circulacion en las ciudades de Lóndres, Paris, Francfort, Nueva-York y Lima. El sorteo se hará en presencia del Agente fiscal del Perú en Europa, del Representante Diplomático de la República en Lóndres en defecto de aquel, y á falta de éste del Agente Consular de la República, de un notario público juramentado, de un representante de la casa financiera nombrada para esta deuda y de un apoderado del Contratista si él lo quisiere. Se extenderá por duplicado acta del sorteo con especificacion de los bonos designados por la suerte y se remitirá uno de esos duplicados al Ministerio de Hacienda y Comercio, junto con la parte impresa en castellano del bono sorteado y cancelado y con los cupones que se hubiesen cubierto.

Art. 15. Los bonos sorteados dejarán de ganar interés desde el 30 de Junio ó 31 de Diciembre subsiguientes á su sorteo, cualquiera que sea el dia en que se entregasen para su pago sino se presentasen el dia señalado para su cancelacion.

Art. 16. Los bonos pagados con todos los cupones de intereses amortizados, serán anulados y cancelados en presencia de los mismos referidos Representantes de la República en Lóndres ó Agente Consular peruano, de un notario público juramentado, de un comisionado de la Ajencia financiera y de un apoderado del Contratista si éllo quisiere. Esta operacion se ejecutará oradando sus cuatro impresiones, la parte impresa en español se remita por el primer vapor al Ministerio de Hacienda; la parte impresa en aleman queda depositada en el banco de Inglaterra, la parte impresa en francés se trasmita al Ministro de la República en Lóndres, y la parte impresa en inglés servirá al Ajente financiero para comprobante de su cuenta general de capital é intereses.

Art. 17. Para que los bonos sorteados puedan ser pagados en las mencionadas sucursales de Paris, Francfort, Nueva-York y Lima, la Agencia financiera establecida en Lóndres pasará con la precisa anterioridad á dichas sucursales la razon de los bonos que hayan salido en suerte.

Art. 18. El interés de los bonos emitidos en virtud del contrato celebrado el 18 del mes actual, será pagado, y la amortizacion correspondiente se efectuará en los plazos y fechas prefijadas, tanto en tiempo de guerra como de paz, ó sea que los tenedores sean súbditos de una nacion amiga ú hostil á la República del Perú.

Art. 19. Los bonos de que se ocupan los artículos

precedentes quedan exentos en su totalidad de todo embargo ó secuestro, asi como tambien de todo impuesto, derecho ó contribucion de parte del Gobierno del Perú.

Art. 20. Los tenedores de estos bonos gozarán de todos y cada uno de los derechos, ventajas y privile. gios que actualmente gozan ó en adelante gozaren cualesquiera de los bonos de las deudas existentes del Perú y dichos bonos ó cupones pueden ser presentados en las Aduanas y Cajas fiscales de la República una vez sorteados y vencidos en pago de las cantidades que se adeudan al Gobierno el cual admitirá dichos bonos en pago de tales créditos, asi como tambien los cupones correspondientes á los semestres vencidos.

Art. 21. Para la debida garantía del pago de intereses de estos bonos, el Gobierno ofrece por este decreto, de una vez y por todo el tiempo durante el cual dichos intereses han de satisfacerse, el libramiento correspondiente contra la casa de Dreyfus hermanos y C.ª de Paris para que durante el tiempo de su contrato deduzca anticipadamente de las mesadas que debe entregar al Gobierno la cantidad necesaria para cubrir el importe de dichos intereses y que debe existir depositada en poder del Ajente financiero encargado del servicio de esta deuda quince dias antes del vencimiento del semestre respectivo. Queda ademas establecido que en todos los contratos de consignacion ó venta del huano que en adelante celebrase el Gobierno, el consignatario ó consignatarios, el comprador ó compradores de dicho huano quedarán por el hecho de ajustarse con ellos esos contratos expresamente ó á falta de cláusula exprosa, implícita y realmente obligados á hacer en el modo y forma determinados en este artículo la entrega

del importe total correspondieute á cada semestre en cuanto quedasen libres los productos del huano despues de cubiertos los compromisos contraidos sobre ellos hasta la fecha, á tal punto que D. Enrique Meiggs ó los tenedores de estos bonos puedan con pleno derecho exigir de dicho consignatario ó consignatarios ó de dicho comprador ó compradores la espresada suma en las fechas determinadas como obligacion libremente consentida y como letra aceptada en virtud del contrato de consignacion ó de venta con ellos pactado.

Art. 22. Para garantizar debida y eficazmente la amortizacion de los bonos, el Gobierno aplica por este decreto de una vez y por todo el tiempo necesario para la completa amortizacion de dichos bonos la suma correspondiente al 2 p.°₀ sobre el importe total de la emision y cuya suma como la correspondiente á los intereses se deducirá del producto neto que dé la venta ó consignacion del huano que se exporte para Europa cada año despues de deducidos los gravámenes que hasta la fecha afectan á dicho producto neto. Las entregas destinadas á la ante dicha amortizacion empezarán á correr desde el 1.° de Enero de 1880, por porciones semestrales que como las de los intereses de que habla el artículo anterior, deberán depositarse en poder de la Casa Financiera encargada del servicio de esta deuda, con anterioridad de quince dias al vencimiento del semestre respectivo. Aplicará ademas el interés de las cantidades que se vayan amortizando. Y con el fin de que esta amortizacion quede eficazmente asegurada, el Gobierno jirará oportunamente contra los consignatarios ó compradores del huano, que en adelante lo sean'

al tiempo de celebrarse con ellos los respectivos contratos de consignacion ó de venta, los libramientos necesarios para que por todo el tiempo de sus contratos entreguen semestralmente en la forma especificada, las sumas correspondientes á la amortizacion semestral quedando desde luego entendido que, á falta de ese libramiento ó de cláusula expresa en los referidos contratos de consignacion ó de venta, el consignatario ó comprador queda obligado en la parte de los productos que tuviesen disponibles despues de cubiertos los compromisos contraidos hasta la fecha, á hacer las referidas entregas, pudiendo D. Enrique Meiggs ó los tenedores de estos bonos exigirles dichas entregas con el mismo derecho y fuerza que asiste al tenedor de una letra aceptada.

Ademas de las garantías especiales designadas en los dos anteriores artículos para el servicio de los intereses y de la amortizacion de estos bonos, el Gobierno hipoteca especial y señaladamente el ferro-carril de Arequipa á Puno y el de Mejía á Arequipa con sus estaciones, dependencias, máquinas, útiles, terrenos y los productos que diere la explotacion ó el arrendamiento de las mencionadas líneas férreas. Dá ademas en hipoteca especial las rentas de las aduanas y en general todos los demas bienes y rentas de la nacion.

Pase á la Direccion de Contabilidad y Crédito para los efectos consiguientes en la parte que le respecta; rejístrese en la de Rentas y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—*Piérola.*

BONO GENERAL.

DEL

FERRO-CARRIL DE AREQUIPA A PUNO.

(6 p.0o de interés anual y 2 p.0o de amortizacion acumulativa.)

Sepan cuantos el presente vieren que, autorizado el Gobierno por la ley de 15 de Enero del próximo pasado año de 1869 para contratar la construccion de varios ferro-carriles de los cuales uno de ellos es el que debe partir de la ciudad de Arequipa hasta la de Puno, ha celebrado con fecha 18 de Diciembre último y elevado ayer á escritura pública un contrato con D. Enrique Meiggs para la construccion del espresado ferro-carril, quedando obligado el Gobierno del Perú á emitir bonos por la cantidad de treinta y dos millones de soles (32.000,000) ó sean seis millones cuatrocientas mil libras (6.400,000 £) que dará al referido D. Enrique Meiggs, como precio estipulado de dicho ferro-carril, de sus estaciones, máquinas, coches, carros y demas útiles.

En esta virtud, y en uso de la facultad acordada por la citada ley de 15 de Enero y en cumplimiento de lo estipulado con D. Enrique Meiggs en el supradicho contrato de 18 de Diciembre citado, el Supremo Gobierno de la República declara que son efectivas y que se cumplirán con extricta puntualidad las obligaciones contenidas en los bonos que por la mencionada cantidad de seis millones cuatrocientas mil libras [6.400,000 £] se emiten para el pago del mencionado ferro-carril, de los cuales bonos uno de ellos es el presente y en cada uno de los que se espresan las mismas siguientes cláusulas y condiciones.

1.° Los treinta y dos millones de soles ó sean los seis millones cuatrocientas mil libras esterlinas, quedan representados en bonos distribuidos en las siguientes séries:

Série	A.	1	á	2,300	de á	1,000	£	2.300,000
»	B.	2,001	á	4,000	de á	500	»	1.000,000
»	C.	4,001	á	9,000	de á	200	»	1.000,000
»	D.	9,001	á	19,000	de á	100	»	1.000,000
»	E.	19,001	á	29,000	de á	50	»	500,000
»	F.	29,001	á	59,000	de á	20	»	600,000

2.° Estos bonos toman el nombre de Bonos del ferro-carril del Arequipa á Puno, é impresos en castellano, inglés, francés y aleman y firmados por D..... ..... comisionado *ad hoc* del Gobierno y por D..... ..... apoderado de D. Enrique Meiggs y refrendados por la casa emisora que suscribe, llevan la fecha de 1.° de Enero de 1870 y ganan el interés de seis por ciento al año.

3.° Cada bono lleva adjuntos los cupones por los intereses que deben satisfacerse al fin de cada semestre,

que vence el 30 de Junio y el 31 de Diciembre de cada año. El primer cupon lleva la fecha de 30 de Junio del presente año de 1870 y dicho pago se efectuará en Lóndres por los señores Dreyfus hermanos y C.ª de Paris, Agentes financieros nombrados para el servicio de estos bonos y en Paris, en Francfort, Nueva-York y en la ciudad de Lima por las sucursales que dichos señores Dreyfus hermanos y C.ª de Paris establecerán en esas plazas para el hecho del pago de los mencionados intereses y de los bonos que se han de emitir.

4.° El Gobierno del Perú proporcionará cada año desde el de 1880 dos libras esterlinas efectivas por cada ciento del importe total de los bonos, es decir, que proveerá desde el 1.° de Enero del enunciado año de 1880 y en cada uno de los siguientes hasta la completa extincion de los bonos, la cantidad de ciento veinte y ocho mil libras esterlinas (128,000 £) para la amortizacion de ellos lo que se efectuará por semestres en cada año, á saber, el 30 de Junio y 31 de Diciembre. Ademas de las ciento veinte y ocho mil libras esterlinas que se aplican para fondo de amortizacion, éste se aumentará semestralmente con el importe de los intereses de los bonos amortizados en todos los semestres anteriores.

5.° El Gobierno del Perú se reserva el derecho de aumentar cuando le convenga, el tipo de dos por ciento fijado para fondo de amortizacion, como tambien de hacer en cualquier tiempo amortizaciones extraordinarias, ó reembolsar de una vez y á la par, cuando tambien asi le convenga, el total importe de los bonos existentes al tiempo de dicho reembolso ó de rescatarlos en pago de contribuciones, derechos fiscales ó deudas del Estado.

6.° La amortizacion semestral de los bonos se hará á la par y serán amortizados los que salgan en el sorteo que se efectuará el 31 de Marzo para la amortizacion de 30 de Junio y el 30 de Setiembre para la de 31 de Diciembre de cada año. El sorteo se hará en presencia del Representante diplomático del Perú ó en su defecto del Cónsul de la República residente en Lóndres, del jefe ó representante de la Casa financiera de los señores Dreyfus hermanos y C.ª de Paris, de un apoderado que nombre si quisiere D. Enrique Meiggs y de un notario público. Los bonos designados por la suerte se publicarán inmediatamente en Lóndres y dentro del término de la distancia por tres dias consecutivos en uno de los diarios de Paris, Francfort, Nueva-York y Lima para ser pagados á los tres meses del sorteo en Lóndres por los señores Dreyfus hermanos y C.ª y en Paris, Francfort, Nueva-York y Lima por las sucursales que en esas plazas establecerán para el efecto dichos señores.

7.° Los bonos señalados por la suerte en 31 de Marzo y en 30 de Setiembre dejarán de ganar interés, los primeros desde el dia siguiente al 30 de Junio y los segundos desde el dia siguiente al 31 de Diciembre del año en que fueron sorteados, cualquiera que sea el tiempo en que despues de las enunciadas fechas de 30 de Junio y de 31 de Diciembre los presenten para su cancelacion los tenedores de ellos.

8.° Los bonos pagados se cancelarán ante las mismas personas que presidiesen el sorteo, esto es, ante el representante diplomático ó consular del Perú, si igual no lo hubiere, el representante de la casa financiera y y él del contratista testándose las firmas del comisio-

nado ad hoc y del apoderado de D. Enrique Meiggs, oradándose sus cuatro impresiones y dividiéndolas de manera que la parte impresa en castellano se remita por el primer vapor al Ministerio de Hacienda del Perú, la parte alemana se deposite en el Banco de Inglaterra, la francesa se pase á la Legacion Peruana en Lóndres y la inglesa sirva de comprobante de su cuenta á los agentes financieros.

9.° El pago de los intereses y la amortizacion de los bonos se efectuará en tiempo de paz ó de guerra, aunque el tenedor pertenezca á una nacion enemiga del Perú y en estado de guerra con la República; y dichos bonos quedan exentos de secuestros ó confiscacion, de todo derecho ó contribucion de parte del Gobierno del Perú.

10.° El Gobierno del Perú se obliga á proporcionar los fondos necesarios para satisfacer puntualmente los intereses y hacer la amortizacion semestral de bonos de tal manera que precisamente dichos fondos estarán en poder de los agentes financieros quince dias antes de la fecha en que debe hacerse el pago.

11.° Ademas de la fé nacional solemnemente empeñada por el Gobierno constitucional del Perú á nombre y en legítima representacion de la República Peruana y de la hipoteca general de todos los bienes, acciones y rentas de la nacion, y en especial de los productos sobrantes del guano despues de cubiertas las obligaciones que, hasta ántes de esta fecha, graven sobre dichos productos, de las Aduanas de la República para el puntual pago de los intereses y amortizacion de dichos bonos.

12.° Si el producto de las Aduanas fuere contra toda

posibilidad alguna vez insuficiente para el servicio de amortizacion é intereses de estos bonos, el Gobierno satisfará inmediatamente, y con preferencia á todo otro pago de obligacion posterior al presente bono, la cantidad que fuere necesaria para dicho servicio tomándola de los recursos mas saneados y de las entradas fiscales

13.° Quedan tambien hipotecado al exacto servicio del pago de intereses y amortizacion de estos bonos el mismo ferro-carril de Arequipa á Puno y el de Mejía á Arequipa, es decir, las vías férreas y todos sus edificios, dependencias, estaciones, máquinas, útiles y enseres de toda clase y los productos de dichos ferro-carriles.

14.° Para dar la completa seguridad de que los fondos precisos para el pago de los intereses y la amortizacion de estos bonos se hará precisa é indispensablemente en las épocas debidas, el Gobierno se compromete á girar contra el comprador actual del guano que se vende en Europa y contra los compradores ó consignatarios que en adelante lo fueren, un libramiento á favor de los Agentes financieros de estos bonos por las cnntidades precisas para que dichos Agentes tengan en su poder el 15 de Junio y el 15 de Diciembre de cada año, los valores necesarios para pagar dichos intereses y para hacer la amortizacion semestral.

15.° Los tenedores de estos bonos gozarán de todos y cada uno de los dérechos, ventajas y privilegios que actualmente gozen ó en adelante gozaren cualesquiera de los bonos de las deudas existentes del Perú, y dichos bonos pueden ser presentados en las Aduanas y Cajas fiscales de la República en pago de las cantidades que se adeuden al Gobierno, el cual admitirá á la par dichos bonos en pago de tales créditos así como tambien los cupones correspondientes á los semestres vencidos.

16.° Al reverso de este bono se imprimirá en castellano, inglés, francés y aleman el decreto de 31 de Diciembre último que determina detalladamente las séries, números, forma, interés, amortizacion y garantías que debe contener; y los decretos por los cuales se nombran la casa emisora, depositaria y financiera, y los comisionados que deben firmar los bonos.

En su consecuencia, el Gobierno del Perú en uso de la autorizacion que le dá la mencionada ley de 15 de Enero del próximo pasado año de 1869, declara que se obliga y compromete en representacion y á nombre de la República Peruana á todas y á cada una de las condiciones y cláusulas contenidas en este bono, que se observarán y cumplirán debida y fielmente y que quedan hipotecadas las rentas generales de la Nacion y con particularidad las de las Aduanas y el ferro-carril de Arequipa á Puno y el de Mejía á Arequipa con todo lo que los constituye, en sus estaciones, máquinas, carrosy y demas enseres con el producto que dé la explotacion ó arrendamiento de dichos ferro-carriles, al cumplimiento extricto de las obligaciones que van puntualizadas.

Y yo, D..... comisionado ad hoc del Gobierno y D..... .... apoderado de D. Enrique Meiggs, que firmamos el presente bono, certificamos que el Gobierno del Perú adeuda al portador la cantidad de..... por la que abonará semestralmente y mientras que éste bono no sea sorteado, el interés á razon del 6 p.°/₀ anual sobre la dicha cantidad de..... que expresa, como tambien que será amortizado del modo que en él se indica.—Rúbrica de S. E.—*Angulo.*

Lima, 17 de Febrero de 1870.-[Es cópia.]—*Masias.*

Lima, Diciembre 31 *de* 1869.

Estando á lo dispuesto en el artículo 24 del contrato general celebrado en esta fecha con D. Enrique Meiggs para la construccion del ferro-carril de Arequipa á Puno, y debiéndose determinar la forma, número, valor, depósito, entrega, cambio por bonos y extincion de los vales provisionales que por cantidad de siete millones de soles (7.000,000 S.) tiene que darse al espresado D. Enrique Meiggs se resuelve:

1.° Los siete millones de soles estarán representados en los siguientes vales provisionales:

300 de á 10,000	.....	S. 3.000,000
500 de á 5,000	.....	" 2.500,000
1,500 de á 1,000	.....	" 1.500,000
		S. 7.000,000

2.° Los vales se redactarán del modo que señala el modelo puesto á continuacion de este decreto; llevarán el sello de la Direccion de Contabilidad General y Crédito; al márgen izquierdo, el número de órden y al derecho la cantidad que representa. Se cortarán del libro que los contenga y en el talon que quede, despues de cortado el vale se anotará su número y valor respectivos y la fecha de su expedicion.

3.° Los vales serán firmados sin cortarse del libro que los contenga por el Director de Contabilidad General y Crédito.

4.° Firmados los vales se entregarán, con el libro correspondiente, al depositario ó depositarios que á satisfaccion del Gobierno y de D. Enrique Meiggs se nombrarán en decreto separado, para encargarlos del depósito y expedicion ulterior de esos documentos, ex-

tendiéndose el acta é inventario de la entrega que firmarán el Director de Contabilidad General y Crédito y los referidos depositarios y que autorizará el Escribano de Hacienda.

5.° El depositario ó depositarios de los vales no harán entrega alguna de ellos sino por mandato escrito del Ministerio de Hacienda, quien especificará en la órden de pago los números y diversas clases de los vales que hayan de entregarse, la fecha que al pié de ellos y en sus talones respectivos deberá ponerse para la computacion de intereses, la cual será la misma que tenga el certificado ó la factura en virtud de los cuales adquiera el contratista el derecho de la entrega.

6.° Para que los vales constituyan una verdadera obligacion del Estado y se puedan cobrar sus intereses y ser cambiados por bonos definitivos, es condicion indispensable que despues de fechados, cortados del libro y firmados por el respectivo depositario, sean refrendados por el Ministro de Hacienda, debiendo ser la fecha de la refrendacion la misma que lleva la órden en virtud de la cual se verifique la entrega.

7.° El cambio de bonos por vales se concederá al portador de éstos, y á fin de prevenir cualquier fraude, el Ministerio de Hacienda pasará mensualmente al Ajente financiero nombrado para el servicio de los bonos una razon de los vales provisionales que durante el mes se hayan puesto en circulacion, espresando el número y valor de cada vale entregado, la fecha de la entrega y de la órden que la dispuso, y la circunstancia de haber sido refrendado. El encargado de verificar el cambio de vales por bonos, examinará los que con tal objeto se le presenten y hará el cambio en Lón-

dres ó en cualquiera de las sucursales establecidas en Paris, Francfort, Nueva-York y Lima, siempre que el vale concuerde del todo con las circunstancias especificadas en la razon que debe comprenderlo. Si no existiese esa concordancia, se tendrá por falsificado el vale y se denegará el cambio.

8.° Efectuado el cambio de vales por bonos, el encargado de hacerlo inutilizará, dividiéndolos por mitad, los vales por él recibidos y remitirá con factura de una de esas mitades al Ministerio de Hacienda y Comercio para que sean definitivamente cancelados en los libros que al efecto debe llevar la Direccion de Contabilidad y Crédito. La otra mitad del vale inutilizado comprobará la cuenta del Ajente financiero.

9.° Los intereses de los vales serán pagados en Lima por la sucursal que la Casa financiera nombrada para el servicio de los bonos del ferro-carril del Callao á la Oroya establezca en esta capital.

Pase á la Direccion de Contabilidad General y Crédito para su cumplimiento y demas fines. Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—*Angulo.*

N. B.—Para la impresion de los vales provisionales mandados expedir conforme al contrato celebrado con D. Enrique Meiggs para la construccion del ferro-carril de Puno, se ha dispuesto que se observe lo dispuesto para los vales del ferro-carril de la Oroya en el decreto modificatorio de 9 de Abril de 1870.

FERRO-CARRIL
TRASANDINO
de Arequipa á Puno.

VALE PROVISIONAL

N.

Soles

Comprobante

Fecha de id.

Fecha de la entrega

Recibí el Vale á que este talon se refiere

Lima de de 187

FERRO-CARRIL TRASANDINO

DE

AREQUIPA A PUNO.

La Nacion reconoce como deuda pública, á favor del portador, la cantidad de soles, á sean libras esterlinas, con arreglo á lo estipulado en el artículo 24 del contrato general de 18 de Diciembre de 1869, celebrado entre el Supremo Gobierno de la República y D. Enrique Meiggs para la construccion del ferro carril de Arequipa á Puno. El valor de este vale provisional será cangeado, á su presentacion y á la par, por bonos emitidos en Europa ó América, en pago del precio total del expresado ferro-carril, que representen la misma suma y con sujeccion á lo pactado en el mencionado contrato general, por el depositario de dichos bonos en Lóndres, ó por sus representantes en Paris, Francfort, Nueva-York y Lima. El Gobierno abonará al tenedor de este vale el interés de un seis por ciento al año sobre su valor, pagadero por el Ajente financiero del Perú nombrado para el servicio de esta deuda, en la Ajencia sucursal de Lima, por semestres vencidos, y que empezarán á correr desde esta fecha.

Lima, 1.° de Enero de 1870.

El Ministro de Hacienda y Comercio.
El Director de Contabilidad General y Crédito.
El Jefe de la Seccion del Crédito.

Lima, Febrero 19 *de* 1870.

Visto este recurso en que D. Enrique Meiggs presenta al Banco del Perú, al de Lóndres y al de Lima para depositarios de los vales provisionales, por cantidad de catorce millones de soles [14.000,000 S.] que se han de expedir para hacer al contratista los primeros pagos consiguientes á las obras que se vayan ejecutando del ferro-carril del Callao á la Oroya y de Arequipa á Puno, miéntras estén expeditos y se pueda poner en circulacion los bonos referentes á dichos ferro-carriles; acéptanse y nómbranse depositarios de los mencionados vales á los supradichos Bancos, á los que oportunamente les serán entregados esos documentos en las cantidades siguientes: al del Perú, dos millones quinientos mil en vales correspondientes al ferro-carril de la Oroya é igual suma de los respectivos al de Puno: al de Lóndres, iguales cantidades de las mismas clases y al de Lima, dos millones de cada una de esas especies: y en consideracion á que por no hallarse extendidos todavía esos títulos, tendria D. Enrique Meiggs que sufrir atrasos y pérdidas que es justo evitarle; *prevéngase* á á los Directores ó Gerentes de los bancos designados, para recibir los depósitos, y á los que se les comunicará este nombramiento, que abran al enunciado D. Enrique Meiggs una cuenta corriente, en la que se le abonarán las partidas que, segun sus contratos, tenga derecho de cobrar en vista de los certificados correspondientes; los

que se cambiarán por vales provisionales, luego que estos se hallen expeditos y depositados, entendiéndose que el Gobierno no abona comision alguna de depósito ni interés alguno, tanto por la cuenta corriente provisional ni por la de vales, en razon de ser todo cargo de D. Enrique Meiggs. Regístrese, trascribiéndose á los Bancos el de "31 de Diciembre" referente á la emision y entrega de vales provisionales.—Rúbrica de S. E.—*Angulo.*

3 0112 061412521